Januar/Februar 1980 · 27. Jahrgang
Heft 1
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v.

NEUE AUTOS · VERKEHR · POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad

Spende fürs Leben: Organe auf Abruf

Seite 52

Die neuen Betriebskosten für rund 100 Autos

Seite 37

Schnell, aber sparsam: GLI · GTI · GLE

Seite 18



Der neue Gleichdruckvergaser von Ford spart durch sein Vario-Venturi-System bis zu 6% Benzin.

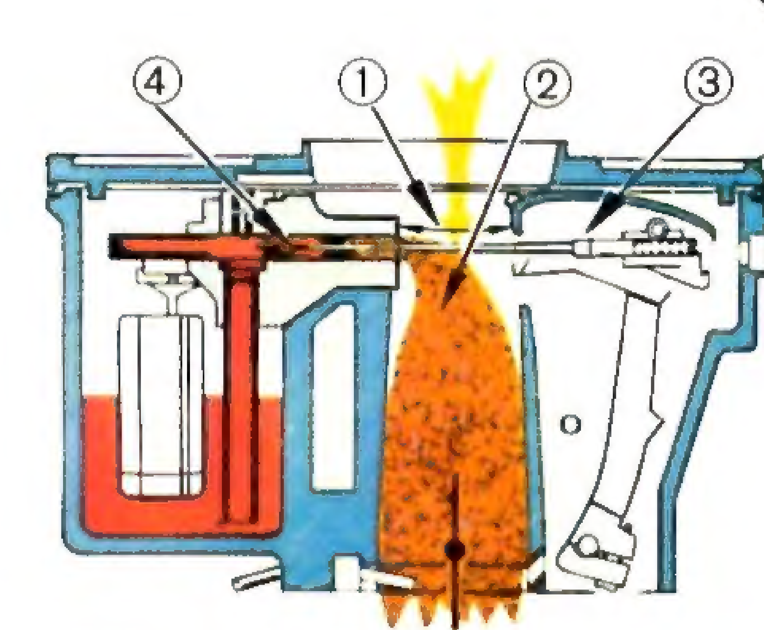
Ein Automotor arbeitet bekanntlich um so sparsamer, je vernünftiger sein Vergaser mit dem Kraftstoff umgeht. Wir von Ford sind jetzt auf den Trichter gekommen, wie der Maschine auch ohne aufwendige Benzineinspritzung immer die richtige Menge zugeteilt wird: durch das Vario-Venturi-Prinzip.

„Venturi" nennt man den Lufttrichter im Vergaser. „Vario-Venturi" soll nichts anderes bedeuten, als daß sich dieser im Querschnitt verändern kann. Der neue Ford-Gleichdruckvergaser schafft das über ein Ventil, das sich – vom Unterdruck gesteuert – entweder verengt oder erweitert. So fließt die Ansaugluft mit immer hoher Geschwindigkeit. Und synchron dazu wird das Benzin rationiert.

Diese neue Technik sorgt für eine optimale „Verwirbelung" über den gesamten Drehzahl- und Lastbereich. Das erlaubt eine noch magerere Einstellung.

Wenn Sie sich für eines der Ford-Taunus-Modelle mit 1.3- bzw. 1.6-Liter-Motor oder für einen Ford Capri 1.6-Liter entscheiden, werden Sie schnell spüren, was das bringt: bis zu 6% Benzin- und damit Kostenersparnis – so vernünftig kann echter Fortschritt sein.

In Verbindung mit dem zusätzlich energiesparenden Thermolüfter ist dieser neue Gleichdruckvergaser eine Antwort der Vernunft auf die klaren Forderungen des nächsten Jahrzehnts.





bei Teillast
1. Venturi-Rohr wenig geöffnet
2. Kraftstoff-Luftgemisch



bei Vollast
1. Venturi-Rohr weit geöffnet
2. Kraftstoff-Luftgemisch
3. Venturi-Ventil
4. Düsensystem





ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE auto club europa e.v., Vorsitzender: Ludwig Gosepath

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Dieter Fabig

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier. Leitende Redakteure: Wolfgang Schachermeier (Wirtschaft, Tourismus, Wissenschaft) Wolfgang Vogt (Recht) Hans-Peter Feddersen (Fotos, Bildbeschaffung)

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 50 67-1, Telex: 07 254 873 Telefax: (07 11) 50 67-236

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 16 vom 1. 1. 1980

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Die Zustellung erfolgt ohne Erhebung einer besonderen Bezugsgebühr. Auflage 517 000

inhalt

ACE auto club europa

TEST/TECHNIK

WIRTSCHAFT

VERKEHR/VERKEHRSSICHERHEIT

MEDIZIN

RECHT

REISE/FREIZEIT/CAMPING

*

Titelfoto: Hans-Peter Feddersen

Oft vergessen, aber bitter notwendig: die Betreuung unfallgeschädigter Kinder in unseren Krankenhäusern. **Seite 56**

Mit einer neuen Mittelklasselimousine will Toyota den deutschen Markt noch besser bedienen. **Seite 12**





Wann lohnt sich eine Fahrt zur Billig-Tankstelle? Der ACE hat eine Tabelle entwickelt. **Seite 26**



Kann Elektronik sagen, ob Sie fahrtüchtig sind? Was Promilletester taugen, lesen Sie auf Seite 60



Mofa-Fahrer haben jetzt nichts mehr zu lachen: Sie dürfen nur noch geprüft auf die Straße. **Seite 49**

Was ist billiger, was ist besser, was schneller? Autobahn oder Landstraße, für Frankreichfahrer ein Rechenbeispiel wert. **Seite 82**



Lieber Lenkrad-Leser

Mit guten Leistungen ins kommende Jahrzehnt

Erstmals in der jungen Geschichte des gewerkschaftlichen Verkehrsbundes ging ein volles Jahrzehnt zu Ende. Anlaß für den ACE-Vorsitzenden, der bis auf wenige Monate in dem Jahrzehnt an der Spitze des ACE gestanden hat, Bilanz zu ziehen und einen Ausblick auf die 80er Jahre zu tun.

Nicht ganz fünf Jahre alt war der ACE als die 70er Jahre begannen. In wenigen Jahren wurden Grundlagen geschaffen, die für die Zukunft bedeutsam sind. Am Beginn standen der Wille des DGB und der in ihm vereinigten Gewerkschaften, allen autofahrenden Gewerkschaftern Schutz und Hilfe rund ums Auto zu bieten. Die Spitze des Angebots machte der Kraftfahrer-Rechtsschutz. Aber auch andere Angebote, die für Autofahrer unentbehrlich sind, werden den Mitgliedern seither für einen sozial kalkulierten Jahresbeitrag geboten.

Die 70er Jahre begannen mit Schwierigkeiten im finanziellen Bereich. Der Beirat schaltete sich ein. Eine Kommission des Beirates befaßte sich mit den Problemen. Sie wies dem Vorstand neue Wege für die Zukunft.

Die 4. Hauptversammlung, die 1970 in Dortmund tagte, wählte einen neuen Vorstand. Die neue Geschäftsführung begann am 1. Dezember 1970 mit ihrer Arbeit. Von da an ging es aufwärts.

Schon Mitte der 70er Jahre war der ACE auf Grund seiner Mitgliederzahlen der zweitgrößte Autoclub in unserem Land. Am Beginn der 80er Jahre haben wir nahezu eine halbe Million Mitglieder.

Das Leistungsangebot im Clubbereich ist Zug um Zug erweitert und verbessert worden. Anregungen dazu kamen aus der Mitgliedschaft. Aber auch Erfahrungen halfen weiter.

Der Prüfdienst ist heute sehr gefragt. Erst waren es sieben – jetzt sind es 15 mobile Prüfstationen und ein Prüfzentrum. 1974 wurde der Pannendienst eingeführt und kontinuierlich erweitert. Heute haben wir 91 eigene Pannenfahrzeuge, elf Notrufzentralen und mehr als 200 Vertragsfirmen, die sich vertraglich verpflichtet haben, unseren Mitgliedern Hilfe zu leisten. Das reicht zwar nicht aus, um jeden Winkel der Bundesrepublik abzudecken.

Mit der Volksfürsorge Sachversicherung sind Wege gefunden worden, um zu helfen. Für eine Jahresprämie von zehn Mark wurden gute Voraussetzungen geschaffen für Pannenhilfe wie auch Abschleppen im In- und Ausland, wobei überwiegend alle Ausgaben – auch die für von fremden Helfern erbrachten Leistungen – gedeckt sind. Der Kraftfahrer-Rechtsschutz ist in Zusammenarbeit mit der Volksfürsorge-Rechtsschutzversicherung ausgebaut und verbessert worden. Für interessierte Mitglieder des ACE wird der Familien-Rechtsschutz und weitere preisgünstige Angebote der Volksfürsorge, wie beispielsweise die Auslandskrankenversicherung, bereitgehalten.

Das neueste Angebot in Zusammenarbeit mit den gemeinwirtschaftlichen Unternehmen der Gewerkschaften ist der ACE-Autosparvertrag der Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung.

Am Ende dieses Jahrzehnts kann festgestellt werden, daß der ACE finanziell gesund ist und wir unbesorgt in die 80er Jahre gehen können.

Daß sich der ACE um die Probleme des Verkehrsrechts bemüht hat, sei der Ordnung halber erwähnt. Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und seinen Mitgliedern sind auch die Probleme der Sicherheit im Straßenverkehr angegangen worden.

Wir waren dabei, als die Deutsche Verkehrswacht den Kinder-Verkehrs-Club gegründet hat. Unsere Kreisclubs sind Mitglieder in nahezu allen örtlichen Verkehrswachten und wirken dort verantwortlich mit.

Mit der Deutschen Rettungsflugwacht arbeiten wir zum Wohle unserer Mitglieder eng zusammen.

Der ACE ist heute allgemein anerkannt und gleichberechtigt. Er wird nicht mehr übergangen. Gewaltige Anstrengungen und Leistungen waren dazu erforderlich.

Wie geht es weiter:

Es besteht kein Anlaß, die Hände in den Schoß zu legen. Die Entwicklung geht weiter. Mit einer größeren Knappheit der Energie müssen wir rechnen. Die Kraftstoffpreise werden weiter steigen. Hier beginnt eine andere Aufgabe für den Verbraucher: Wir müssen nicht nur den großen Konzernen sagen, daß sie es mit den Preisen ein wenig langsamer angehen lassen müssen, sondern auch unserem Finanzminister deutlich machen, daß es Grenzen bei der Besteuerung des Kraftstoffes gibt. Auch den Haftpflichtversicherern müssen Grenzen gesetzt werden. Hier können wir einiges selbst tun. Wir müssen energiebewußt fahren. Auch mit Tempo 100 bis 120 kommt man ans Ziel.

Ein wenig mehr Vernunft und Wachsamkeit, partnerschaftliches Verhalten und Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer sind notwendig, um die immer noch zu hohen Unfallziffern zu senken. Mehr Rücksichtnahme auf alte Menschen ist erforderlich. Wir müssen versuchen, von der zweifelhaften Spitzenstellung in Europa wegzukommen, das Land mit den meisten Kinderunfällen zu sein.

Die Bundesregierung und das Parlament sind aufgerufen, endlich an eine vernünftige Kraftfahrzeug-Besteuerung heranzugehen. Dabei werden wir auf den Plan treten, wenn die Belastungen für Arbeitnehmer zu hoch sind. Das Auto darf nicht wieder zum Symbol von Privilegierten werden.

Vom Bundesverkehrsminister erwarten wir, daß auch künftig Straßen und Autobahnen gebaut werden. Er muß mit dem Blick auf Europa das Verkehrsrecht und die Verkehrsgesetzgebung harmonisieren.

Wir werden im Rahmen unserer finanziellen Möglichkeiten alles tun, um unseren Mitgliedern den Schutz und die Leistungen zu bieten, die notwendig sind. Das ist leichter möglich, wenn wir mehr Mitglieder haben. Es muß uns gelingen, noch viele abseitsstehende gewerkschaftlich organisierte Autofahrer für uns zu gewinnen. Sprechen wir doch einmal alle mit unseren Kolleginnen und Kollegen am Arbeitsplatz oder im Freundes- und Bekanntenkreis über den ACE und seine Leistungen. Wir haben einiges zu bieten. Machen wir alle mit. Dazu wünsche ich viel Erfolg. Und gute Fahrt in das neue Jahrzehnt.

Ihr

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE

Ihr Start zum Traumhaus:

Testen Sie hier, welches Haus Sie bauen sollten.



„Feldberg", 96 qm
Bausatzpreis ab **45.835 DM**

Monatliche Sparrate **DM 184,-**



„Rhön", 82 qm
Bausatzpreis ab **43.021 DM**

Monatliche Sparrate **DM 176,-**



„Wallberg", 112 qm
Bausatzpreis ab **52.412 DM**





„Taunus", 121 qm
Bausatzpreis ab **55.571 DM**





„Innsbruck", 130 qm
Bausatzpreis ab **73.384 DM**

Monatliche Sparrate **DM 296,-**



„E 815", 139 qm
Bausatzpreis ab **62.209 DM**

Monatliche Sparrate **DM 252,-**

Mit 224 DM pro Monat zum eigenen Haus? Ja, durch dieses einmalig günstige Angebot, das Ihnen die Bausparkasse Mainz bietet:

1. Durch Baugeld für nur 4,5%

Wo sonst gibt es günstiger Baugeld? Und wo sonst erhalten Sie dieses Paket individueller Finanzierungsmöglichkeiten?

Bau-geld zu nur 4,5%

Das Sofort-Darlehen. Die „Dynamische Finanzierung", die einerseits aus dem „Dynamischen Sparplan" besteht, der Ihre monatliche Sparrate am Anfang um 25% verringert. Und andererseits aus der Tilgungsstreckung, die Ihre monatliche Belastung niedrig hält.

2. Durch das individuelle Hausbau-Programm.

Über 18.000 iso-span Hausbesitzer können Ihnen inzwischen die Vorteile dieses Programms bestätigen. Sie wählen aus 480 Hausvarianten von 69 qm bis 244 qm das Haus aus, das Ihren Wünschen entspricht. (Alle Häuser sind übrigens extrem energiefreundlich gebaut. Ihr Wärmedämmwert übertrifft die gesetzliche Norm bei weitem.) Sie selbst entscheiden, wie Sie Ihr Haus bauen wollen:

- Wenn Sie durch Eigenleistung viel Geld sparen wollen, lassen Sie sich das Haus Ihrer Wahl als Bausatz liefern.
- Sie können es sich auch bauen lassen und den Innenausbau nach Ihren Wünschen selbst gestalten.
- Wenn Sie wenig Zeit haben, lassen Sie sich Ihr Haus schlüsselfertig übergeben.

Welchen Weg Sie auch immer bevorzugen, die fachmännische Beratung und Betreuung der Bausparkasse Mainz ist Ihnen sicher. Bei der Planung, bei der Finanzierung, während des Bauens – und über den Einzug hinaus.

Wie ist es möglich, so günstig zu bauen?

Unser Beispiel: monatliche Bausparrate 224 DM. Damit sparen Sie 40% der Summe an, die der Bausatz des Hauses „Taunus" kostet.

18.000 iso-span Hausbesitzer haben diesen Weg vor Ihnen gewählt und zusätzlich viel Geld durch Eigenleistung gespart.

iso-span 18.000fach bewährt · Hersteller Alpine Betriebe 8228 Freilassing

Der Bausatz enthält: Außenwand-Bauelemente, montierte Leichtbeton-Innenwände, Balkenlage und Dachstuhl bzw. Holzbinder, isolierverglaste Naturholzfenster und -türen, Balkongeländer und weitere Schreinerteile. Alle angegebenen Preise schließen die Planung, statische Berechnung, Versicherung und Bauanleitung ein.

Gratis für Sie:

1. Die Farbbroschüre „Geld und Haus", die Ihnen auf 40 Seiten zeigt, wie einfach es für jedermann ist, durch die Bausparkasse Mainz zum eigenen Haus zu kommen.

2. Ein originelles Schreibset „Hammer und Nagel" (2 Kugelschreiber, 17 cm lang).

Das ist unser Dankeschön dafür, daß Sie den nebenstehenden Coupon ausgefüllt an die Bausparkasse Mainz einsenden.

Tun Sie es noch heute.

Lassen Sie sich diese Chance nicht entgehen!

Bausparkasse **MAINZ**
Baugeld zu nur 4½%

Kantstraße 1
6500 Mainz
Telefon (0 61 31) 30 31

Bitte gleich ausfüllen, ausschneiden, auf eine Postkarte kleben oder im Umschlag einsenden.

Testen Sie hier Ihre Möglichkeiten zum eigenen Haus. Unverbindlich.

In spätestens 2 Minuten, wenn Sie diesen Testbogen ausgefüllt haben, werden Sie wissen, wie groß Ihre Chancen sind, zum eigenen Haus zu kommen.

Frage						
1. Wann würden Sie gern einziehen?	bis 1982	1	nach 1982	2		
2. Wie groß müßte Ihr ideales Haus sein?	bis 85 qm	4	bis 125 qm	3	über 125 qm	2
3. Wie groß ist Ihre Familie?	2 Pers.	2	3 Pers.	3	über 3 Pers.	4
4. Würden Sie beim Hausbau mit anpacken?	ja	5	vielleicht	3	nein	1
5. Wieviel Geld können Sie im Monat für Ihr Haus sparen?	bis 200 DM	2	bis 300 DM	3	über 300 DM	5

Haben Sie 10 Punkte oder mehr? Ihre Chancen, zum eigenen Haus zu kommen, sind groß. Sie sollten den Testbogen unbedingt einsenden und damit Ihr Dankeschön sowie die Broschüre „Geld und Haus" anfordern, die Ihnen anhand von vielen Beispielen aufzeigt, wie Sie zu Ihrem eigenen Haus kommen können.

Vorname ____________ Name ____________

Straße ____________ PLZ/Wohnort ____________

Alter ____________ Beruf ____________

BAUSPARKASSE MAINZ · ABT. 19207 · POSTFACH 1480 · 6500 MAINZ 1 BM 1/79

Leser schreiben

Radarkontrollen

Lenkrad ist eine Autozeitung, die es auch wagt, „heiße Eisen" anzufassen und nicht nur nachplappert, was das Verkehrsministerium jeweils für gut und richtig findet.
Hochinteressant Ihr Artikel: Radarwarngeräte vor Gericht. Man merkt doch deutlich, daß wir in Deutschland leben! Es muß eben alles seine Ordnung haben. Ich bin der Ansicht, daß diese Geräte offiziell erlaubt sein müßten! Es ist doch eine unbestreitbare Tatsache, daß die Polizei den Autofahrern mit Radarkontrollen eine Falle stellt.
Unsere Tempolimits sind doch völlig unrealistisch. Darüber sollte man mal nachdenken und nicht nur reglementieren! Die Polizei macht es sich sehr leicht, denn die meisten Unfallursachen sind stets „überhöhte Geschwindigkeit".
Eine kleine Schizophrenie am Rande: Auf Seite 68 unten rückt Lenkrad eine Annonce für ein neues Radarwarngerät ein. Weshalb?

Max Kahn
Berlin 19

*

In Ihrem Artikel „Schwindel mit Radarwarngeräten" auf Seite 82 wird der zulässige Vertrieb dieser Geräte kritisiert. Den Kommentar Ihres Herrn Vogt habe ich aufmerksam gelesen, da hier interessante Tatsachen veröffentlicht werden.
Mit einer Annonce Ihrer Anzeigenabteilung haben Sie sich allerdings ein Kuckucksei ins Nest legen lassen! Auf Seite 68 wird nämlich vielversprechend ein Radar-Warngerät angeboten. Hier wurde offensichtlich aneinander vorbeigearbeitet. Schade!

Wolfgang Meyer
Lengerich

*

Auf Seite 68 sprang mir wie zum Hohn eine Anzeige über die auf Seite 82 so verteufelten Geräte entgegen. Frage: Kann sich eine Automobilzeitschrift erlauben, über Hersteller, Händler, Bundespost und Staatsanwaltschaft gleichermaßen herzuziehen, obwohl sie aus den gleichen wirtschaftlichen Erwägungen kräftig mitmischt?

Bernd Schirdewan
Braunschweig

*

Halten Sie Ihre Zeitschrift eigentlich für glaubwürdig, wenn Sie es zulassen, daß in der Zeitschrift die unseriösen Praktiken der Händler von Radarwarngeräten angeprangert werden, aber zum anderen in der gleichen Ausgabe für den Kauf entsprechender Geräte geworben wird? Gehören Sie vielleicht auch zu den unseriösen Geschäftemachern?

Günter Kalkofen
Heidelberg

*

Ich stimme Ihrem Artikel voll zu. Allerdings sehe ich eine andere Folgerung als nur die, einen Kommentar zu schreiben. Warum stellt nicht ein für die Interessen der Autofahrer engagiertes Gremium (also der ACE) Anzeige gegen die Hersteller wegen „Verleitung zu und Beihilfe zu strafbarer Handlung"? Dr. R. Goedeke
Braunschweig

Anmerkung der Redaktion: Die Redaktion arbeitet völlig unabhängig von der Anzeigenabteilung und hat weder von dieser Anzeige gewußt, noch darauf Einfluß genommen. Wir zweifeln aber nicht am klaren Verstand unserer Mitglieder. Und demjenigen, der nach unserem Artikel noch Zweifel hat, sagen wir es noch einmal deutlich: Wir halten nichts von diesen Geräten und wir halten noch weniger von der Verkaufspraxis. Von Geschäftemacherei kann in diesem Zusammenhang auch nicht gesprochen werden: Die Anzeige brachte einen Bruttoerlös von cirka 350 Mark . . .

Rücksichtsloses Parken

Als ich Ihr Heft 6 aufschlug und dort das Aufmacherfoto auf Seite 12 sah, hat mich die Wut gepackt. Jetzt fühlen sich doch viele rücksichtslos autofahrende Zeitgenossen, die tagtäglich mit ihren Autos ganze Straßenecken einfach zustellen, durch Ihre Zeitschrift auch noch bestätigt. Solche Aufnahmen von rücksichtslosem Parkverhalten haben in dieser Zeitschrift meiner Meinung nach nichts zu suchen, es sei denn, man will bewußt auf solch negatives Verhalten hinweisen. Das jedoch dürfte hier ganz sicher nicht beabsichtigt gewesen sein.

Erik Jegliewski
Quarnbek-Landwehr

Anmerkung der Redaktion: Wir gehen bis auf weiteres davon aus, daß ACE-Mitglieder die Straßenverkehrsordnung kennen und merken, warum wir dieses Foto geschossen haben: Es soll ja keine Parksituation zeigen, sondern die Größenverhältnisse und die Wendigkeit dieses Renault 5. Leider wird oft in Städten so geparkt, aber meist mit viel größeren Autos . . .

Starthilfekabel

Ihr Artikel über Starthilfekabel ist als Warnung und Aufklärung bestimmt gut gemeint. Leider kann man aber keinen Nutzen daraus ziehen. Vor allem dann, wenn man schon ein Starthilfekabel (ohne Leistungsangaben) besitzt und nun feststellen will, wem man damit im Notfall helfen kann bzw. nicht helfen darf. Was nützt die Tabelle „Wie prüft man den Querschnitt?", wenn am vorhandenen Kabel nur die Isolierung meßbar ist, von der Sie selbst erwähnen, daß diese zur Vortäuschung eines leistungsstarken Kabels mitunter sehr dick sein kann.
Ich werde mich hüten, die Isolierung kaputt zu machen, nur um das Kupferkabel messen zu können.

Erich Degert
Aalen 1

Roststellen beim Lada

Ihren Bericht über den Lada Niva las ich mit Interesse. Als Eigentümer eines Lada 1500 frage ich, ob Sie nicht in Ihrem Textbeitrag auch die Erfahrungen von Lada-Käufern in bezug auf Rost hätten darstellen sollen. Bei meinem Fahrzeug ist dies das Dauerproblem, das bereits unmittelbar nach dem Kauf auftrat und in der Garantiezeit von der Lada Import GmbH völlig unzureichend angepackt wurde. Nach der Garantiezeit empfahlen mir die „Fachleute", den Wagen – unter kleiner finanzieller Beteiligung der Lada Import GmbH – neu lackieren zu lassen. Bei der nächsten Autowäsche zeigten sich die Roststellen schon wieder. Heute, drei Jahre nach dem Kauf, weist der Lada zig Roststellen und außerdem ein großes Loch in einem Kotflügel auf. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Lada Import GmbH in ihren Stellungnahmen, die stets nach Monaten eingehen, unzufriedene Kunden außerdem noch veralbert.

Dieter Müller
Köln 90

Niemals per Anhalter?

In obigem Artikel warnen Sie eindringlich sowohl die Autofahrer, Anhalter mitzunehmen als auch Tramper, in fremde Autos einzusteigen. Natürlich gibt es hierbei gräßliche Verbrechen. Aber das sind doch Ausnahmen. Interessant wäre es, einmal zu untersuchen, auf wieviel Tramperkilometer ein Verbrechen kommt. Außerdem gibt es auch im Alltag nicht die absolute Sicherheit. Ich bin selber Tausende von Kilometern getrampt und habe Tausende von Kilometern Tramper mitgenommen. Ich habe nur die besten Erfahrungen gemacht und habe ein gutes Gefühl, wenn ich anderen Menschen helfen kann, die nicht das Glück haben, ein eigenes Auto zu besitzen.

Wolfgang Schazmann
Heilbronn-Böckingen

Rübenfahrzeuge

In den letzten Wochen waren wieder Bauern mit ihren hochbeladenen Zuckerrübenfahrzeugen unterwegs. Haben Sie schon einmal darauf geachtet, in welchen Mengen herabgefallene Rüben auf den Straßen, hauptsächlich in Kurven und an Kreuzungen liegen? Sind Sie schon einmal mit Ihrem Fahrzeug über eine solche Rübe gefahren? Es gibt einen beachtlichen Schlag in der Lenkung, bei Motorradfahrern sieht die Sache schon schlimmer aus. Am Tage läßt sich solch ein Hindernis leicht umfahren. In der Dämmerung ist es meist gar nicht zu erkennen. Vor einigen Jahren hat sich ein Bekannter wegen einer solchen Rübe das Genick gebrochen (Motorradfahrer).
Verordnungen gibt es ja wirklich mehr als genug. Jeder Lkw-Fahrer ist verpflichtet, seine Ladung gegen Verrutschen und Herabfallen zu sichern. Warum gilt das nicht auch für Rübenfahrzeuge?

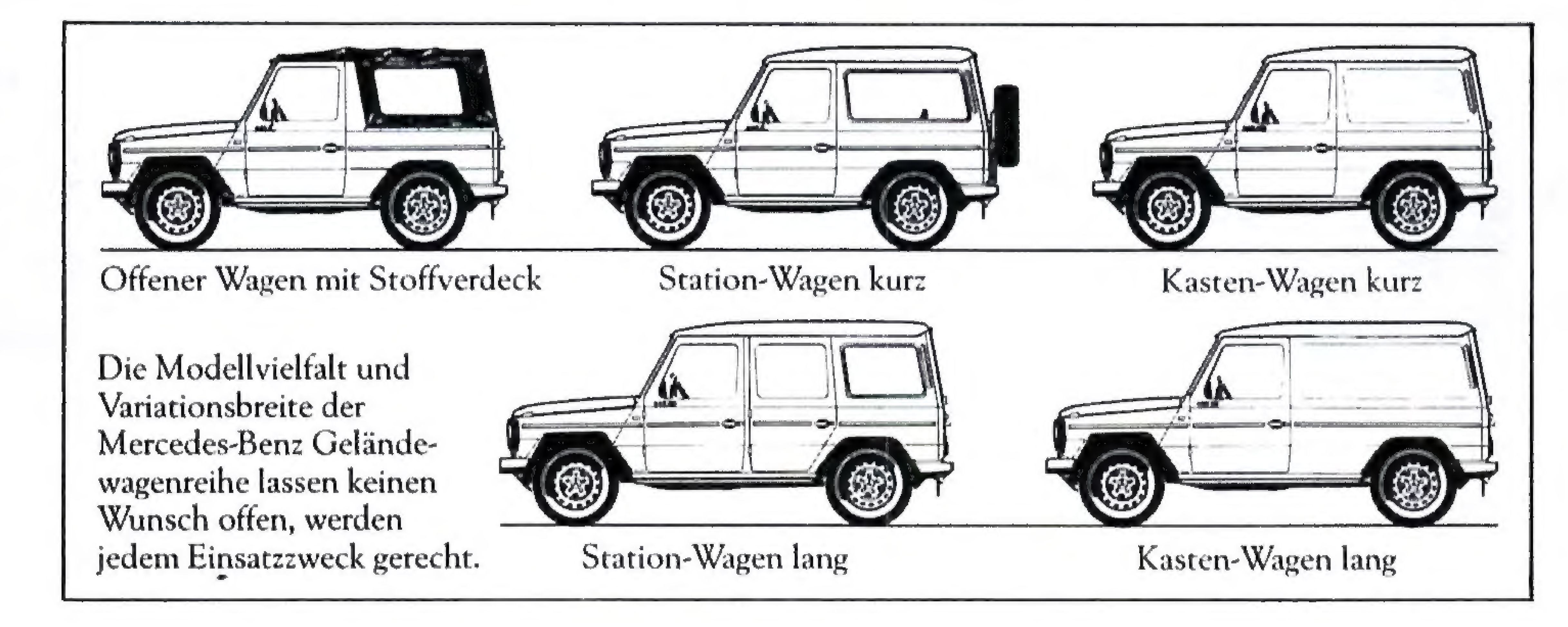
Ruth Wenzel
Wolfsburg

Anmerkung der Redaktion: Auch für Landwirte gilt die StVO. Vielleicht weiß das die Polizei nicht.

Station-Wagen mit kurzem Radstand

Die neuen Geländewagen von Mercedes-Benz: im Gelände so überlegen wie auf der Straße komfortabel.

Die neuen Geländewagen von Mercedes-Benz sind das Ergebnis eines völlig neuen Konzeptes, das extreme Geländetauglichkeit mit dem Fahrkomfort eines Pkw verbindet und damit die Antwort auf jeden Anspruch gibt. Denn im Rahmen der aufwendigen Gesamtkonstruktion ist es vor allem die kompromißlose Auslegung des Antriebs, der diese Fahrzeuge im Gelände unübertroffen macht: der Allradantrieb, die Gelände- und Straßenübersetzung und die auf Wunsch lieferbaren Differentialsperren vorn und hinten. Alle Aggregate lassen sich in beliebiger Kombination während der Fahrt zu- und abschalten. Die hervorragende Geländefähigkeit der Mercedes-Geländewagen wird durch optimale Fahreigenschaften auch auf normaler Straße ergänzt. Fahrverhalten, Kurvenlage und Geradeauslauf entsprechen Pkw-Maßstäben.



Ungewöhnlich ist auch die Auswahlmöglichkeit zwischen 5 verschiedenen Karosserie-Ausführungen. 2 Dieselversionen mit 53 kW (72 PS) und 65 kW (88 PS), 2 Benzinmotoren mit wahlweise 66 kW (90 PS) und 75 kW (102 PS) sowie eine 6-Zylinder Einspritzversion mit 115 kW (156 PS) stehen zur Verfügung.

Außerdem sind es Modellvielfalt und Variationsmöglichkeiten der Mercedes-Geländewagenreihe, die keinen Wunsch offenlassen und jedem Einsatzzweck gerecht werden.

Mercedes-Geländewagen gibt es mit kurzem Radstand und Stoffverdeck. Als Station-Wagen mit kurzem und langem Radstand. Und als Kasten-Wagen. Ebenfalls mit kurzem und langem Radstand. Das Platzangebot variiert zwischen 2 – 9 Sitzen bei entsprechender Ladekapazität.

Die Überlegenheit der neuen Mercedes-Benz Geländewagenreihe wird also durch extreme Geländefähigkeit, den Fahrkomfort eines Pkw, das heißt also, durch eine universelle Verwendbarkeit bestimmt. Dazu gehört auch die extrem hohe Zugleistung mit bis zu 2500 kg Anhängelast. Die sprichwörtliche Mercedes-Qualität garantiert dabei Langlebigkeit und hohe Wirtschaftlichkeit.

Mercedes-Benz
Ihr guter Stern auf allen Straßen

Mehr Informationen
erhalten Sie, wenn Sie diesen Coupon auf einer Postkarte an Daimler-Benz AG, Abteilung VOI/VP-V, Postfach 202, 7000 Stuttgart 60 schicken.

Name/Vorname:

Beruf/Branche:

Straße/Nr.:

Plz./Ort:



Test: Citroën GSA X 3

Seit neun Jahren: Ein achtbares Auto

Er ist seit neun Jahren im Programm und wurde jetzt wesentlich durch das Modell GSA geändert: Eine fünfte Tür und ein variabler Innenraum, verbreiterte Stoßstangen, eine 1,3-Liter-Maschine mit 48 kW (65 PS) und das vom CX übernommene Armaturenbrett mit Lupentacho sowie der Satellit für die Instrumentenbedienung wie beim Typ Visa zeichnen bei Citroën die Mittelklassereihe des Baujahres 1980 aus.

Das „Auto der 80er Jahre" sei von der Firma Citroën schon seit 1970 gebaut worden, heißt es stolz in einer Pressemitteilung. In der Tat liegen die Anfänge dieses damals eher revolutionär als fortschrittlichen und heute eher aktuell als revolutionär erscheinenden Wagens schon so lange fest. Die unkonventionelle Karosserie und der bisweilen – zu Unrecht – problematische Ruf der Firma Citroën in puncto Reparaturanfälligkeit wirkten jedoch oft als Verkaufsbremse. Wenn man allerdings die im Dezember vorgestellten Testwagen betrachtet, so muß man sich als kritischer Fachjournalist fragen, wie es passieren kann, daß Bremsen rattern und ruppeln und daß die Verarbeitung zu wünschen übrig läßt. Mag sein, daß die Autos – wie das oft der Fall ist – für die Präsentation quasi von Hand zusammengeschustert wurden. Bei den von uns gefahrenen früheren Testwagen kannten wir jedenfalls diese Mängel nicht.

Geblieben ist die aerodynamisch mustergültige Form, der lobenswerte Fahrkomfort, die hervorragend geradeauslaufende Lenkung (die beim Ein- und Ausparken nachteilig schwergängig ist) und der extrem günstige Verbrauch. Hinzu kam eine beachtliche Ausstattungsverbesserung, die das Auto in der sogenannten unteren Mittelklasse noch erstrebenswerter machen kann. In Kaufpreis, Hubraumgröße, Betriebskosten und in den äußeren und inneren Abmessungen bleibt das Auto unterhalb der Mitte. Aber sowie es um die hydropneumatische Federung geht und auch um die aktive Sicherheit, um die Seitenwindfestigkeit, das Verhalten in der Kurve und um das Haften des Fahrwerks bei plötzlichen Fahr-





Citroën GS-Palette

Typ	Hubraum cm³	Motorleistung kW (PS) min-1	max. Drehmoment Nm/min-1	Beschleunigung			Höchstgeschw. km/h	Verbrauch		
				400 m	1000 m	0-100 km/h		90 km/h	120 km/h	Stadt
GS Special	1119	40 (55)-5750	81/3250	20,7"	38,5"	17,5"	145	6,4	8,4	9,5
GS Break Special	1119	40 (55)-5750	81/3250	20,9"	39,0"	–	145	6,5	8,7	9,5
GSA Club 4-Gang GSA Pallas 5-Gang	1275	48 (65)-5500	98/3500	19,1" 19,1"	35,8" 36,0"	14,0" 14,2"	158 160	6,7 6,9	9,0 8,9	9,4 9,4
GSA Break Club	1275	48 (65)-5500	98/3500	19,6"	36,4"	14,0"	155	6,7	9,4	9,4
GSAX 3 5-Gang	1275	48 (65)-5500	98/3500	19,0"	35,6"	14,0"	158	6,5	8,4	11,2

bahnversetzungen oder bei Ausweichmanövern ist der Citroën GS einsame Spitze.

Auch die Bremsverzögerung des Wagens ist überdurchschnittlich gut. Wenngleich bei zwei von uns gefahrenen Testwagen offensichtlich in der Abstimmung mit den Belägen der Scheibenbremse etwas nicht stimmen konnte.

Das frontgetriebene Auto – Citroën hat auf diesem Gebiet eine jahrzehntelange Erfahrung – kann als Schulbuch-Konstruktion für Fahrwerksingenieure gelten, denn es gibt nur ganz wenige andere Fronttriebler, die so präzise geradeaus laufen, wie die Citroën-Baureihe.

Zu den Nachteilen dieses Wagens zählen wir den heute etwas veralteten, weil luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor, von dem die Werksmitteilung behauptet, er „flüstere“. Dann muß er schon gewaltig im Stimmbruch sein oder unsere Ohren müssen überempfindlich reagieren. Das Geräusch im Wagen ist nach wie vor zu laut und erinnert an Käferzeiten.

Das Getriebe ist jetzt mit fünf Gängen zu haben und schaltet sich präzise und leicht. Doch auch beim Fünfgangmodell bleibt das Motorengeräusch noch über der heute allgemein als mustergültig angesehenen Schwelle.

Nach der neuen DIN verbraucht das Auto bei 90 km/h 6,7 Liter, bei 120 km/h 9,4 und im Stadtverkehr ebenfalls nur 9,4 Liter (Superkraftstoff).

Der vorneliegende Boxermotor ist 8,7:1 verdichtet und braucht damit Superkraftstoff. Das Auto wiegt leer 955 kg und hat eine Zuladung von exakt 400 kg. Es ist 4,19 Meter lang, 1,62 Meter breit und 1,35 Meter hoch. Der Radstand liegt bei 2,55 Meter und ist damit vorbildlich lang, die Spur ist vorn 1,38 und hinten 1,33 Meter.

Die Innenausstattung hat vor allen Dingen bei den Armaturen gewonnen. In der Mitte direkt über dem einspeichigen Lenkrad ist ein zentrales „Funktionsbild“ mit acht Kontroll-Lampen, dargestellt an einem gezeichneten Schnittbild. Durch das Auto führen Linien zu den wichtigsten Aggregaten. Am Außenrand des Instrumentes leuchten dann jeweils helle Felder auf, beispielsweise wenn der Öldruck nicht in Ordnung ist. Dann führt von der Kontroll-Lampe eine Linie zum Motor und zum Hinweis „Öldruck“. Dieses Instrument ist sicherlich mehr als eine futuristisch-technische Spielerei. Hinzu kommt die (wenn man sich daran gewöhnt hat) völlig unproblematische Bedienung der wichtigsten Instrumente und Schalter durch den sogenannten „Satelliten“, einen in die Hand hinein konstruierten „Knüppel“, der die Bedienungselemente prägt. Beim GSA gibt es rechts nochmal einen zusätzlichen Satelliten mit bis zu acht Drucktasten, an dem weitere wichtige Funktionen bedient werden können.

Alles in allem und unterm Strich: Die neue Citroën-GS-Palette ist mehr als ein bunter Farbtupfer im komfortablen Programm der unteren Mittelklasse. Die französischen Nachbarn haben es geschafft, ein fast zehn Jahre altes Auto noch immer auf der Zeit zu halten. Wenn man einmal vom Motor absieht, der sicherlich durch eine moderne oder leisere Konstruktion ersetzt werden könnte und wohl irgendwann einmal ersetzt wird.

Die Verarbeitungsqualität im Innenraum bedarf aber noch der exakten Kontrolle: Wer einen Citroën kauft, sollte darauf achten, daß wirklich alles in Ordnung ist und sonst von Anfang an reklamieren. Zumindest dann, wenn er ein rundum perfektes Auto will. eba

auto nachrichten

Verwässerte Vorschriften

Mit zweierlei Maß mißt der Regierungspräsident von Köln den Umweltschutz im Wahnbachtal. Die Bevölkerung wird alle paar hundert Meter mit auffallenden Warntafeln darauf aufmerksam gemacht, daß man sich im Einzugsgebiet eines Trinkwasserspeichers befindet. Wer hier Picknick macht – auch wenn er sich ordentlich verhält und seinen Ab-



fall wieder mitnimmt – muß mit 1000 Mark Geldbuße rechnen. Dagegen dürfen Fahrzeuge, die wassergefährdende Stoffe transportieren, dort fahren, wenn das Volumen der Transportgefäße kleiner als ein Kubikmeter ist. Anders ausgedrückt: Wer in der Nähe des Trinkwasserspeichers einen Apfel ißt und sich in die Wiese setzt, muß 1000 Mark bezahlen, aber wer in einem ungesicherten Plastiktank 999 Liter hochgiftiges Abwasser eines Industriebetriebes transportiert, dem will die Behörde nichts antun. Nur, wenn er mehr als 1000 Liter dieser wassergefährdenden Ladung transportiert, ist für ihn die Straße gesperrt.

Fotos: Feddersen



Neuer Fiat „Panda"

Im Frühjahr führt Fiat ein neues Modell auf dem deutschen Markt ein, das den Namen „Panda" tragen wird. Der Panda gehört in die Klasse der kleinen Kompaktwagen mit Quer-



motor, Frontantrieb, Heckklappe und umlegbaren Rücksitzen. International gibt es zwei Motoren (650 und 900 cm^3), nach Deutschland jedoch wird nur die stärkere Ausführung mit voraussichtlich 33 kW (45 PS) kommen. Im deutschen Fiat Programm hat der Wagen damit seinen Platz zwischen den Baureihen 126 und 127.

Versicherung fürs Wasser

Segeln, Motorbootfahren oder Windsurfen ist bei jung und alt beliebt, aber leider auch nicht ohne Gefahren. Für den notwendigen Versicherungsschutz sorgt die ACE-Sportboot-Versicherung der Volksfürsorge, die gleich drei Sparten umfaßt: Kasko-, Haftpflicht-, Insassen-Unfallversicherung.

Die Kaskoversicherung deckt unter anderem Schäden durch Feuer, höhere Gewalt, Diebstahl, Schiffahrtsunfall, Kentern und Sinken.

Die Haftpflichtgefahren, die sich aus Halten, Besitz oder Gebrauch des Bootes ergeben können, sind vielfältig. Auf dem Wasser wird es immer enger. Bei berechtigten Ansprüchen zahlt die Volksfürsorge für Sie an den Geschädigten, unberechtigte Forderungen wehrt sie ab, notfalls durch einen Prozeß.

Nicht nur dem Anfänger, sondern auch dem erfahrenen Bootseigner kann einmal ein Mißgeschick mit tragischen Folgen unterlaufen. Ein Risiko, daß keiner allein tragen sollte. Daher wird der Versicherungsschutz durch die Sportboot-Insassen-Unfallversicherung abgerundet. Es werden Leistungen für den Todes- und Invaliditätsfall zur Verfügung gestellt. Die Versicherung gilt nach dem Pauschalsystem für alle Insassen, die sich mit Einverständnis des Versicherungsnehmers auf dem Boot befinden.

Nähere Informationen finden Sie auf den Prospektanträgen, die Sie bei Ihrer ACE-Geschäftsstelle erhalten oder direkt von der ACE-Hauptverwaltung, Postfach 500106, in 7000 Stuttgart 50, anfordern können.

Fiesta jetzt auch mit 75 PS

Seit Anfang Dezember bieten alle Ford-RS (Rallye-Sport)-Händler einen Tuning-Satz an,



der die Leistung der 1300er Version des Fiesta von 49 kW (66 PS) auf 55 kW (75 PS) erhöht. Neben der besseren Beschleunigung (von 0 auf 100 km/h in 11,9 Sekunden) und der höheren Endgeschwindigkeit (165 km/h) liegt der wesentliche Vorteil dieser Leistungskur in einem gesteigerten maximalen Drehmoment. Insgesamt kostet das Kraftpaket mit Vorschalldämpfer, Sportbremsbelägen, Bausatz zur Tieferlegung des Motors und Zugstreben 1200 Mark (incl. Mehrwertsteuer).

Wasser näher ans Benzin

Die immer häufiger geübte Praxis der meisten modernen Tankstellen, sogenannte Service-Inseln für Luft, Wasser und Öl abseits der überdachten Zapfsäulen zu installieren, wurde jetzt vom ACE kritisiert. Gerade während der kalten Jahreszeit leide darunter die Verkehrssicherheit, da erfahrungsgemäß viele Autofahrer den Weg zur Service-Insel meiden, weil sie dabei naß werden.

Der ACE hat alle Tankstellen aufgefordert, bei Frost und Schmutz zusätzliche Eimer mit (warmem) Waschwasser und geeignete Scheibenwaschgeräte zur Verfügung zu stellen. Kritisiert hat der Autoclub der DGB-Gewerkschaften in diesem Zusammenhang auch, daß das Wasser in den Eimern viel zu wenig gewechselt werde, was zu öliger Verschmierung der Scheiben führe.

Für die Autofahrer hat der ACE einen Tip: Nicht mit dem Scheibenwascher die Rücklichter oder Scheinwerfer reinigen, sonst kommt der ölige Straßenschmutz noch schneller auf die Scheiben.

Renault 5 mit Turbolader



Der 165 PS starke Renault 5 Turbo wird ab Frühjahr 1980 auf dem französischen Markt angeboten. Der Preis des über 200 km/h schnellen Fahrzeugs wird bei 98 000 Franc liegen. Zur Technik: Der 1,4-Liter-Motor leistet 121 kW (165 PS) bei 6250/min. Das höchste Drehmoment beträgt 205 Nm bei 3500/min.

ANZEIGE

Neues Angebot von BSV und ACE:

Der „ACE Auto-Sparvertrag“

Die Spar- und Kreditkombination mit bemerkenswert niedrigen Raten.

Sie finanzieren Ihr Auto jetzt noch preiswerter. Denn das neue Auto soll fahren – nicht drücken. Viele Autofahrer handeln bereits danach und legen jeden Monat etwas für den Neukauf eines fahrbaren Untersatzes zurück, damit man es nicht zu sehr am Geldbeutel spürt, wenn das alte Auto nicht mehr will.
Dieses Verhalten ist wirtschaftlich vernünftig. Deshalb hat die BSV Bank, eine Tochter der Bank für Gemeinwirtschaft, in Zusammenarbeit mit dem ACE auto club europa, eine neue Spar- und Kreditkombination entwickelt, die diesem Verhalten schneller und besonders preiswert entgegenkommt. Und: Die Zinsen sind für die gesamte Laufzeit garantiert.
Eine einfache Rechnung zeigt, was zum Beispiel 10 000 Mark aus dem Programm 1 der nachfolgenden Tabelle (Laufzeit 48 Monate) kosten, weil in der Ansparzeit die Zinsen gutgeschrieben werden: 213,55 Mark mal 48 Raten = 10 250,40 Mark plus 100 Mark Abschlußgebühr. Ergebnis 350,40 Mark.

Wie erhält man diesen Auto-Sparvertrag?

Wenn Sie sich für eines der vier Programme entschieden haben, einfach den nebenstehenden Auftrag ausfüllen und an die BSV Bank senden.
Übrigens eignet sich der Auto-Sparvertrag nicht nur für die Finanzierung von Autos, sondern auch für alle anderen Anschaffungen, die Sie für die Zukunft eingeplant haben.



Die Briefbank der Gewerkschaften.

4 Finanzierungsprogramme zur Auswahl:

Übersicht: Vertragssumme und monatliche Leistung. (Stand: Jan. 80)

Vertragssumme	Abschlußgebühr	Programm 1 Laufzeit 48 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 24 Monaten.	Programm 2 Laufzeit 60 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 30 Monaten.	Programm 3 Laufzeit 72 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 36 Monaten.	Sonderprogramm Laufzeit 36 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 18 Monaten.
4 000,00	40,00	85,45	68,60	57,35	113,40
5 000,00	50,00	106,80	85,75	71,70	141,75
6 000,00	60,00	128,15	102,85	86,05	170,10
7 000,00	70,00	149,50	120,00	100,40	198,45
10 000,00	100,00	213,55	171,45	143,40	283,45
12 000,00	120,00	256,25	205,70	172,05	340,15
15 000,00	150,00	320,30	257,15	215,10	425,15
18 000,00	180,00	384,35	308,55	258,10	510,20
20 000,00	200,00	427,05	342,85	286,75	566,85

Die Ausrechnungen basieren auf folgenden Konditionen: Abschlußgeb.: 1% der Vertragssumme. Sparzins 4%.
Effektiver Jahreszins für den Kredit: Programm 1 = 9,27%, Programm 2 = 9,08%, Programm 3 = 8,96%, Sonderprogramm = 9,57%.

An die BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung Aktiengesellschaft
Mainzer Landstraße 16–24, 6000 Frankfurt/Main 1, Telefon (0611) 5008-243

SPAREN UND FAHREN
ACE Auto-Sparvertrag/ Spar- und Kreditvereinbarung

DM ____________ Vertragssumme
DM ____________ monatl. Leistung

Ich/wir entscheide(n) mich/uns für das nebenstehend angekreuzte Programm, das ab ____________ beginnen soll.

☐ Programm 1 ☐ Programm 3
☐ Programm 2 ☐ Sonderprogramm
(Zutreffendes bitte ☒ ankreuzen)

Die Vertragssumme wird beim Programm 1 nach 24 Monaten, beim Programm 2 nach 30 Monaten, beim Programm 3 nach 36 Monaten und beim Sonderprogramm nach 18 Monaten nach der ersten Zahlung fällig. Sie wird durch Briefscheck ausgezahlt. Über die Verwendung der Vertragssumme (Autokauf oder anderes) entscheidet der Kunde nach eigenem Ermessen.
Die BSV Bank verpflichtet sich, für die Laufzeit der Spar- und Kreditvereinbarung die Zinsen, die den in der jeweils geltenden Tabelle ausgewiesenen monatlichen Zahlungen zugrundeliegen, für den Spar- und Kreditzeitraum nicht zu ändern.
Der Kunde verpflichtet sich, während der Laufzeit des von ihm gewählten Programms, die seiner Vertragssumme entsprechende Leistung jeweils zum Monatsersten zu zahlen. Die monatliche Zahlung wird mit Lastschrift eingezogen. Die Abschlußgebühr in Höhe von 1% der Vertragssumme wird zum Laufzeitbeginn erhoben.
Ich/wir ermächtige(n) die BSV widerruflich, die von mir/uns zu entrichtenden monatlichen Leistungen zu Lasten meines/unseres Kontos

____________ (Konto-Nummer) bei ____________ (kontoführendes Institut) ____________ (Bankleitzahl) einzuziehen.

Persönliche Daten des Kunden (falls verheiratet, bitte auch Daten des Ehepartners angeben).

Kunde	Ehepartner
Name, Vorname	Name, Vorname
Straße, Haus-Nr.	Straße, Haus-Nr.
PLZ Ort	PLZ Ort
Geburtsdatum Telefon	Geburtsdatum Telefon

Familienstand ☐ alleinstehend ☐ verheiratet Anzahl der unterhaltspflichtigen Kinder ______
Bereits BSV-Kunden ☐ ja / ☐ nein / ACE-Mitgliedsnummer ____________

Beruf	Beruf
Arbeitgeber, Ort	Arbeitgeber, Ort
krankenversichert bei, Ort	krankenversichert bei, Ort

Sonstige Vereinbarungen:

Wir bitten um Verständnis, daß einige zusätzliche Vereinbarungen notwendig sind, da klare rechtliche Verhältnisse dem Schutz aller Partner dienen.

1. Zur Sicherung aller Ansprüche der BSV Bank für den zu gewährenden Kredit trete(n) ich/wir den pfändbaren Teil meiner/unserer Lohnforderung(en) gegen den/die jetzigen und jede(n) zukünftigen Arbeitgeber an die BSV Bank ab. Falls notwendig, ermächtige(n) ich/wir hiermit meine/unsere Krankenversicherung oder die für mich/uns zuständige Rentenversicherung, der BSV Bank den jeweiligen Arbeitgeber nebst Anschrift mitzuteilen

2. Im Zusammenhang mit der Aufnahme und der Abwicklung des Kredites werden der Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung (SCHUFA) Daten über den Kreditnehmer und etwaige Mitschuldner zur Speicherung im Rahmen ihrer Tätigkeit übermittelt. Die Adresse der örtlich zuständigen SCHUFA wird von der Bank auf Wunsch mitgeteilt, außerdem ist die Bundes-SCHUFA e.V., Kronprinzenstraße 28, 6200 Wiesbaden, zur Auskunftserteilung bereit.

3. Nach Eingang dieses Auftrags bei der BSV Bank werden mir/uns, zusammen mit den übrigen Unterlagen, die „Besonderen Bedingungen für die Spar- und Kreditvereinbarung“ und die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ der BSV Bank übersandt. **Wenn ich mit deren Inhalt nicht einverstanden bin, kann ich/können wir von dem Vertrag zurücktreten. In diesem Falle werde(n) ich/wir die Lastschrift-Einzugsermächtigung spätestens innerhalb 6 Wochen nach Laufzeitbeginn widerrufen. Kosten entstehen mir/uns daraus nicht.**

4. Der Kunde und Ehepartner haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner.
Ich/wir bestätige(n) die Richtigkeit aller Angaben

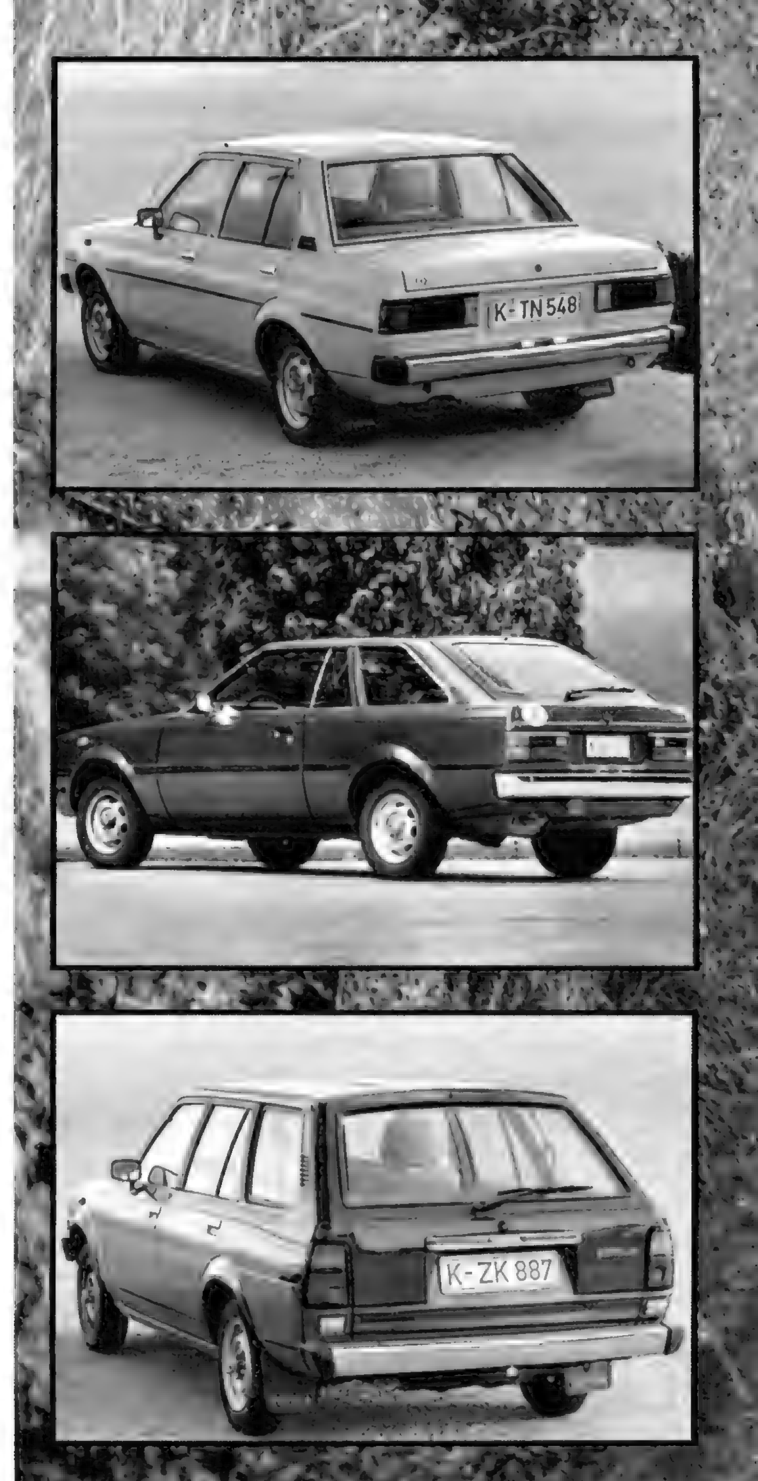
Wohnort ____ Datum ____ Unterschrift des Kunden ____ Unterschrift des Ehepartners

Weniger als acht Liter:

Toyotas neue Corolla

Vier Motoren – elf Autos





Das meistverkaufte japanische Auto, der Typ Corolla von Toyota, soll ab Januar helfen, der Firma und vor allen Dingen ihrer deutschen Niederlassung den Platz 11 bei den Pkw-Zulassungen in Deutschland (gleich 1,23%) zu verbessern. Toyota liegt ein hundertstel Prozent vor Datsun, von Januar bis September 1979 mit 25988 Autos (zuzüglich 1097 Transporter Toyota Hi-Ace) gegenüber 25829 Datsun und 25663 Mazda sowie 22580 Honda.

Vor den Japanern rangieren noch Peugeot, Talbot/Chrysler, Citroën und Fiat. Renault verkauft immerhin mehr als vier mal so viel Autos wie jeder der Japaner. Aber diese Statistik kann nächstes Jahr um diese Zeit bereits anders aussehen. Denn mit dem Programm Corolla, das zwischen knapp 10000 und gut 15000 Mark in insgesamt elf Versionen angeboten wird, sollen die rund 940 Händler in der Bundesrepublik nicht nur vier Limousinen und fünf Liftbackversionen, sondern auch zwei Combis in ihren Schaufenstern haben. Klarer Vorteil für die Neuen aus Japan: Trotz Mehrwertsteuererhöhung, trotz Verteuerungen bei Lohn, Öl und Material bleiben sie preiswerter als ihre Vorgangsmodelle und dies bei einer serienmäßigen Ausstattung, die einfach sagenhaft ist.

Klares Konzept also: Die Autos werden über den günstigen Preis angeboten und wahrscheinlich auch über den Preis verkauft. Mit dem neuen Konzept will der größte japanische Hersteller den Beginn der 80er Jahre markieren – als Einstieg mit einem Weltbestseller und



Mit drei Karosserien auf dem Markt: Viertürige Limousine, dreitüriges Liftback-Coupé und fünftüriger Kombi

sogar versuchen, die 1978 an den VW-Golf abgegebene Führungsrolle wieder zurückzuerobern.
Die Stufenhecklimousine, die von unseren Redaktionsmitgliedern auf einer Touristeninsel und am Nürburgring über vier Tage ausprobiert werden konnte, sieht klassisch-zeitgerecht aus. Sowohl die Stufenhecklimousine als auch das „Liftback" sind in jener Mischung von Eleganz und Sportlichkeit gestylt, die einen Verkauf nicht an dem Argument „typisch amerikanisch-japanisch" scheitern lassen dürfte.

Technisch ist das Auto weitgehend neu entwickelt und schon auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt geriet es in die Schlagzeilen. Als Limousine, zwei- und viertürig, als Liftback mit vier Motorversionen zwischen 1,3 und 1,6 Liter Hubraum und von 44 kW/60 PS bis 81 kW/110 PS und zwei fünftürigen Kombis sind diese Autos nicht nur optisch, sondern auch real größer geworden. Der Innenraum wuchs in der Länge um sechs Zentimeter, die Polster wurden gegenüber dem Vorgängermodell verbreitert und verbessert. Ei-

Vier Motoren – elfmal Corolla

Toyota Corolla	
1290 cm³, 44 kW/60 PS, Limousine, 2türig	9 995,– DM
Limousine, 4türig	10 395,– DM
Limousine DX, 2türig	10 495,– DM
Limousine DX, 4türig	10 895,– DM
Combi, 5türig	11 295,– DM
Combi DX, 5türig	11 695,– DM
Toyota Corolla Liftback	
1290 cm³, 44 kW/60 PS, Liftback 1300	11 495,– DM
1588 cm³, 54 kW/74 PS, Liftback 1600 DX	12 495,– DM
Liftback 1600 DX Automatik	13 595,– DM
1588 cm³, 63 kW/86 PS, Liftback SE	13 495,– DM
1588 cm³, 81 kW/110 PS, Liftback GT	15 295,– DM

ne tiefer gezogene Gürtellinie, Gummileisten an der Seite, ein parkfreundliches Heck, ein um 13 cm längerer Radstand und um einige Zentimeter breitere Spur und natürlich die besser geführte und verbesserte Hinterachse bilden die Basis des Autos und damit auch des Erfolgs. Elegant gelöst haben die Designer die Liftback-Version. Die so wichtige B-Säule, zu deutsch also der seitliche Dachpfosten, wurde hier schräg nach hinten verlegt und macht die seitliche Silhouette gestreckter. Auch das Liftback wurde innen um zwei Zentimeter größer, obwohl das Auto außen um eineinhalb Zentimeter kürzer geworden ist. Die Rücklehnen sind einzeln nach vorne zu klappen, und damit kann der Gepäckraum umgewandelt werden; es gibt ein vielen Anforderungen gerecht werdendes Vielzweck-Coupé.

Die Fahrten über Bergstraßen auf einer beliebten Touristeninsel machten deutlich, daß die Geräuschdämmung und der Fahrkomfort verbessert werden konnten.

Wer eine Limousine kauft, muß mit dem 1,3-Liter-Motor vorliebnehmen, einer Maschine, die sogar schwächer ist als der Motor in dem Toyota-Tercel. Die Liftbackmodelle werden neben dem 1,3-Liter-Basismotor mit drei verschiedenen 1,6-Liter-Motoren angeboten. Diese Maschinen sind bekannt von den Modellreihen Carina und Celica, der 1,6-Liter (1588-cm^3-Motor) bringt 54 kW/74 PS, als SE-Version 63 kW/86 PS und als GT 81 kW/110 PS. Je höher die Leistung, um so höher auch die Drehzahl, die beim GT immerhin 6200 Umdrehungen pro Minute ausmacht.

Verbrauch deutlich unter acht Litern

Die beiden starken Liftbackautos haben ein Fünfganggetriebe und eine nochmals verbesserte Hinterachse, die zusätzlich an einem Panhardstab geführt wird.

Nach Werksangaben liegt der echte Durchschnittsverbrauch der 1,3-Liter-Limousine deutlich unter acht Litern Normalbenzin, bei Probefahrten auf dem Nürburgring kamen mehrere Redakteure verschiedener Fachzeitschriften zu ähnlich guten Ergebnissen: 7,6 Liter.

Viel Aufwand hat die Firma beim Rostschutz und beim Lack betrieben. Im Grunde genommen wurde der auch schon von anderen Toyota-Modellen bekannte Korrosionsschutz übernommen. Die Ausstattung bei der Limousine beginnt bei der Verbundglas-Frontscheibe. Die heizbare Heckscheibe, Heckscheibenwischer mit Waschanlage (beim Kombi), zwei Rückfahrscheinwerfer, Stoßstangen mit Gummiecken, abschließbarer Tank, ein rechter Außenspiegel (nur Kombi), Gasdruckheber bei der Heckklappe (Kombi), Liegesitze, verstellbare Kopfstützen, integrierte Automatikgurte, zahlreiche Kontroll-Lampen und drei Sicherheitsgurte auf der Rückbank gehören als wichtigste Serienausstattung dazu. Die DX-Ausführung hat weitere Feinheiten: Tageskilometerzähler, Tankanzeiger mit Warnleuchte, Uhr, abblendbarer Innenspiegel, zusätzliche Ablage, geschlossenes Handschuhfach, Armlehnen vorn und hinten, Halogen-Scheinwerfer, getönte Rundumverglasung und Rundumschutzgummileisten.

Immerhin gibt es sieben Millionen Autos dieser Baureihe Corolla, und die neue Entwicklung scheint eine gute Basis für das Deutschlandgeschäft zu sein. Der elegant wirkende Kombi, bei dem die Rücksitzlehne absolut flach umgelegt werden kann, vervollständigt die Baureihe, von der in Toyota City zur Zeit Monat für Monat 75000 Autos hergestellt werden.

Es trifft zwar zu, wenn immer wieder über die Japaner gesagt wird, sie hätten, gemessen am Gesamtvolumen des deutschen Pkw-Marktes, nur kleine Prozentanteile. Es ist aber auch richtig, daß diese Anteile ständig größer werden.

Was da aus Fernost auf uns zukommt, ist nicht von Pappe, sondern muß als Konkurrenz durchaus ernst genommen werden.



Die Sitze bieten eine gute seitliche Führung.

Blitzsauber aufgeräumt wie im technischen Museum.

Das blaue Buch hat viele gute Seiten:

Die Urlaubs-Seite

Durch verschneite Bergwälder wandern, Ski fahren, gemütliche Winterabende in der Berghütte verbringen – vielleicht gehören Sie zu den Glücklichen, die jetzt bald Urlaub machen? Dazu ein guter Tip für Ihre Reisekasse: Nehmen Sie Ihr Postsparbuch mit. Dann brauchen Sie sich um Bargeld nicht zu kümmern.
Aber nicht nur bei uns in den Bergen – auch in 13 europäischen Reiseländern kommen Sie als Postsparer schnell zu Bargeld. So einfach wie zu Hause. Zu einem günstigen Kurs und ohne Abzug von Spesen und Gebühren.
Für Rückzahlungen in Italien sind statt des Postsparbuchs besondere Rückzahlungskarten erforderlich. Bitte bestellen Sie diese Karten spätestens 10 Tage vor Beginn der Reise bei Ihrem Postamt. Dort bekommen Sie auch nähere Informationen, wie und wo Sie als Postsparer im Ausland Geld abheben können.
Die Post wünscht Ihnen viel Spaß im Winterurlaub.





LINTAS 0.303

Mode oder Manager-Marotte?

„Die brauchen das, damit sie endlich abhörsicher miteinander sprechen können" staunte ein IAA-Besucher, als er vom Ford- zum VW-Stand schlenderte. „Die" waren in seinen Augen schlichtweg Manager, und „das" sind die sogenannten Konferenz-Limousinen, die im strengen Sinn schon keine Limousinen mehr sind, sondern umgebaute Kleinbusse. In Frankfurt zeigte Bedford (GM), das Volkswagenwerk und die Rennsport-Abteilung von Ford erste Ideen.

Die Konzeption liegt nahe: Aus einem alltäglichen Kleinbus kann durch allerlei stilbildende Elemente und mit aufwendiger Technik ein Stückchen mobile Ruhezone geschaffen werden. Es gibt Leute, die müssen notwendigerweise von einem Platz zum andern bewegt werden. Das Notwendige läßt sich in solchen Konferenz-Autos mit dem Nützlichen verbinden: Chef und Assistent, ja sogar Politiker und Referenten könnten auf diese Weise zeitgemäßer fahren und miteinander reden als diagonal im Mercedes vom hinteren linken zum vorderen rechten Platz: Das Aktenstück, das man gerade sucht, liegt heute ohnehin am Boden. Und wenn man sich ernsthaft in ein Problem vertiefen will oder miteinander diskutiert, löst so mancher den dann einengenden Gurt. Warum also nicht bequemer arbeiten beim Fahren?

Die in Frankfurt gezeigten ersten Denk- und Anfaß-Modelle verzichten auf Liegen und Duschen, haben aber allerlei nützlichen und manchen fragwürdigen technischen Gag an Bord.

Bedford zeigte im Innenraum ein Minifernsehgerät, einen Kassettenrecorder und eine Klimaanlage – das gesamte Auto auf der Basis eines Bedford DF-Kastenwagens soll an die 60 000 Mark kosten.

Interessanter war schon die VW-Design-Studie auf der Basis des neuen Transporters. Die Kühlluftanlage ist unabhängig vom Motor. Vier Leder-Clubsessel, eine Getränke- und Kaffeebar und natürlich ein Autotelefon zeichnen den „Traveller-Jet" aus, dessen seitliche Scheiben schmutzempfindlich bis auf den Fußboden herunterreichen sollen: Die Schiebetüren sind voll verglast.

Ford brachte den Transit als „Cruising Van" – gebaut von der Motorsport-Abteilung. Die drehbaren Sitze ließen die Kölner Ingenieure aus USA kommen – in Deutschland fand man keinen entsprechenden Beschlag.

Was vorerst noch wie Spielerei aussieht, mag echte Zukunft haben, wenn es gelingt, auch diese Autos noch leichter zu bauen und sehr kommod einzurichten. Dann kann der Luxus denen vorbehalten bleiben, die dafür bezahlen wollen oder können. Vielleicht wird es dann auch möglich, großräumige Familienautos mit einer nützlichen und sinnvollen Innenausstattung und einer noch mehr verbesserten und verfeinerten Fahrwerkstechnik zu bauen.



Ford Cruising Van



VW Traveller Jet



Als sie vor rund 20 Jahren erfunden wurde, dachte noch niemand an Umweltverschmutzung und Energieeinsparung. Heute bringt sie mehr Probleme, als wir allgemein glauben: Die Startautomatik, die dem denkfaul gewordenen Autofahrer die Überlegung abnimmt, wann er die zum Kaltstart notwendige Überfettung des Gemisches im Vergaser zurückregulieren soll, gehört zu den Energieverschwendern Nummer eins. Denn der Fahrer merkt meist nicht, ob die Startautomatik optimal funktioniert.

Wie jedes Aggregat verstellt sie sich von Zeit zu Zeit. Die Experten gehen davon aus, daß hier mancher Liter Kraftstoff gespart werden könnte. Insbesondere im heutigen Kurzstrekkenverkehr fahren viele Autos nur mit der Automatik, weil sie nicht schnell genug zurückschaltet. Dabei kommt es nicht nur zu erhöhtem Kraftstoffverbrauch, sondern auch zu einer unnötig großen Umweltbelastung durch unvollständige Verbrennung. Die Abgaswerte werden schlechter. Unverbrannter Kraftstoff verdünnt den Ölfilm und führt zu einer stärkeren Abnutzung der Zylinderlaufbahnen und damit zu einer kürzeren Lebensdauer des Motors.

Die klassische Lösung des Problems bietet die von Hand gesteuerte Startvergaserklappe, neudeutsch „Choke" genannt. Weil früher niemand auf die Idee kam, diese nützliche Erfindung mit einer nicht zu übersehenden Kontroll-Leuchte zu verwenden, kam der Choke in einen schlechten Ruf. Es gab VW-Fahrer, die fuhren tausend Kilometer, ohne zurückzustecken.

Immer mehr ACE-Mitglieder kritisieren, daß die heutigen Startvergaser leider ohne Kontroll-Leuchte geliefert werden. Bei anderen sitzt die Kontroll-Leuchte ungünstig, ist sie zu hell oder zu dunkel oder funktioniert der Kontakt nicht regelmäßig.

Lenkrad fragt deshalb seine Leser: Was ist Ihnen lieber? Eine Startautomatik oder ein Choke mit einwandfreier Kontroll-Leuchte? Bitte füllen Sie den Coupon aus und schicken Sie uns Ihre Antwort.

Unter den Einsendungen werden 20 Shell-Atlanten verlost.

Bitte einsenden an ACE Lenkrad, Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50

Ich bin für

○ Choke mit Kontrollampe

○ automatischen Startvergaser

Name: ____________________

Anschrift: ____________________

____

Auto: ____________________

Drei Schnelle

Sie sehen zwar unterschiedlich aus, stammen aber aus dem gleichen Haus und bei allen schlägt das gleiche Herz: Gemeint sind Audi 80 GLE, VW Golf GTI und VW Passat GLI. Wir hatten in den letzten Wochen Gelegenheit, diese so ähnlichen und doch ungleichen Brüder im Alltag und auf einer Bergstrecke zu fahren. Die Fragestellung bei den Testfahrten lautete: Sind derart schnelle und hochmotorisierte Autos heute überhaupt noch zeitgemäß?

Jeder hat andere Vorzüge, jeder ist für einen anderen Käuferkreis gedacht, aber Audi 80 GLE, Golf GTI und Passat GLI haben den gleichen Motor. Zudem arbeitet auch das gleiche Triebwerk in dem mehr sportlich orientierten Scirocco GTI und neuerdings auch beim Jetta GLI. Mit dem Golf-ähnlichen Jetta waren ausgedehnte Testfahrten noch nicht möglich.

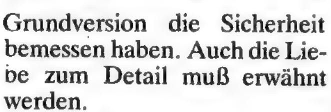
Ein Motor also für fünf verschiedene Autos; da muß es sich um eine technische Glanzleistung handeln, zumal diese schnellen Flitzer recht erfolgreich an den Mann gebracht werden. Aus nur 1,6-Litern Hubraum (genauer: aus 1588 cm³) holt der Reihen-Vierzylinder, der im Golf quer, im Audi und Passat längs eingebaut ist, immerhin 81 kW (110 PS) bei einer Drehzahl von 6100/min. Basis für das Kraftpaket, das den 1,6-Liter-Grundmotor (75 PS) um mehr als 50 Prozent übertrifft, ist die Bosch-K-Jetronic-Einspritzanlage. Außerdem wurden die Einlaßventile vergrößert und der Brennraum teilweise in die Kolben verlegt. Die Maschine ist mit 9,5:1 sehr hoch verdichtet und braucht unbedingt Superkraftstoff. Das höchste Drehmoment von 140 Nm wird zwar erst bei 5000/min erreicht, doch die Drehmomentkurve verläuft recht flach, so daß zwischen 2600/min und 6100/min mindestens 130 Nm zur Verfügung stehen.

Am meisten gefordert wird der Motor vom Audi 80 GLE der mit einem Leergewicht von 950 Kilogramm bei den drei Testfahrzeugen am meisten auf die Waage brachte. Kein Wunder, daß die Fahrwerte etwas hinter denen von Golf und Passat zurückblieben: Von 0 auf 100 km/h braucht der GLE etwas mehr als zehn Sekunden; seine Spitzengeschwindigkeit liegt bei 180 km/h. Die Audi-Vorzüge sind bekannt, weil schon mehrmals beschrieben: Da ist die große, übersichtliche Karosserie mit dem üppig bemessenen Kofferraum, der 505 Liter faßt. Dann der große Innenraum, der fünf Erwachsenen bequem Platz bietet. Weiter positiv zu verbuchen ist das sichere Fahrverhalten, aus einem Fahrwerk resultierend, das für den GLE nicht einmal verändert werden mußte; ein Zeichen, wie groß die Audi-Konstrukteure bereits in der Grundversion die Sicherheit bemessen haben. Auch die Liebe zum Detail muß erwähnt werden.

Weniger überzeugen konnte dagegen die Gestaltung des Armaturenbretts, dessen Schalter einfach nicht gut zu bedienen sind. Auch an dem sogenannten „Econometer", einem nie exakt funktionierenden Verbrauchsanzeigegerät, fanden wir keinen Gefallen. Probleme gab es mit dem Handschuhfach, das während der Testfahrten oftmals aufklappte und nur schwer zu schließen war.

Dennoch: Der Audi 80 GLE ist ein Auto, das man als gelungen bezeichnen muß. Mit dem kräf-







Wölfe im Schafpelz: Das zivile Äußere des VW Passat GLI, des VW Golf GTI und des Audi 80 GLE verbirgt die Kraft von 110 Pferdestärken. Schnellster im Bunde ist der Passat GLI, der in der Endgeschwindigkeit sogar den leichteren Golf GTI übertrifft.



Der Spoiler verrät ihn: Dank der großen Heckklappe ist der Passat GLI der universellste der drei Schnellen.







Er ist der Spritzigste: Nur 8,8 Sekunden braucht der Golf GTI, um von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen.

In ihm findet man den meisten Platz und Komfort: Mit 17081 Mark ist der Audi 80 GLE auch am teuersten.

tigen Einspritzer verfügt der GLE über einen Motor, der das Auto zu einer schnellen und sehr komfortablen Reiselimousine macht. Von den drei Einspritzern im Test verbraucht der GLE zwar am meisten Sprit, doch die Verbrauchswerte liegen nicht etwa um vieles höher, als die der anderen 80er Modelle. Im Gegenteil: Bei 120 km/h schluckt der GLE nach DIN mit 8,6 l/100 km weniger als die gesamte andere 80er Baureihe. Nur 6,7 l/100 km verbraucht er bei konstanten 90 km/h und im Stadtverkehr braucht er naturgemäß mehr Benzin (12,3 l/100 km) als die schwächeren 80er Typen: Schnelligkeit, Komfort und der geringere Verbrauch bei hohen Geschwindigkeiten machen den GLE gerade für Vielfahrer interessant.

Ein Schuß Sportlichkeit

Spritzig und handlich, das ist der Golf GTI, der von allen VW-Einspritzern den größten Zuspruch findet. Das liegt sicher mit an der Karosserieform, die als zeitlos bezeichnet werden kann. Trotz geringer Außenmaße bietet der Golf GTI im Innenraum zwei Erwachsenen und zwei Kindern ausreichenden Platz und besitzt darüber hinaus ein variables Gepäckabteil, das zwischen 370 und 1100 Litern faßt.
Gerade der GTI ist deshalb ein Auto nach dem Geschmack jüngerer Fahrer, die bei allen praktischen Überlegungen nicht auf einen gehörigen Schuß Sportlichkeit verzichten wollen. Außen tun nur der GTI-Schriftzug und die schwarzen Seitenstreifen von der Kraft kund, die in diesem 3,815 Meter langen Gefährt verborgen steckt. Innen verbessern Recaro-Sitze, ein wirklich handliches Sport-Lenkrad, Mittelkonsole und ein Fünfgang-Getriebe das Auto. Nicht, daß man dadurch verführt wird, pausenlos Gas zu geben, tut man es aber doch einmal, dann haben manch größere und teurere Nobelkarossen das Nachsehen. In 8,8 Sekunden beschleunigt der GTI von 0 auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht er bei 182 km/h.

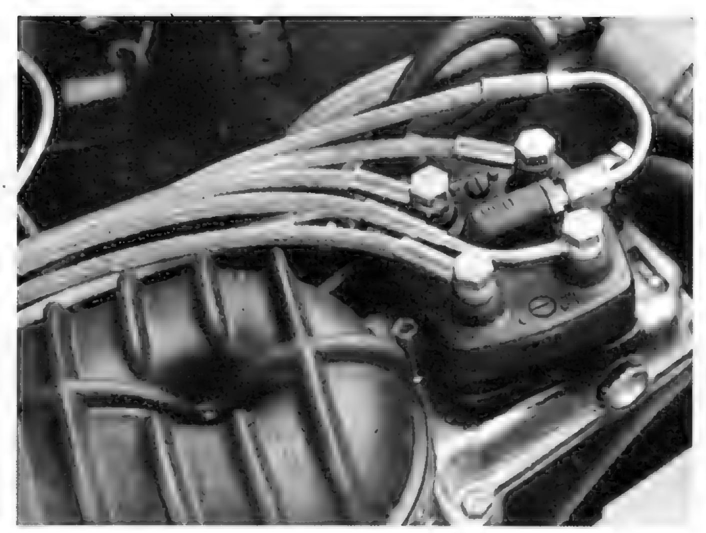
Schnell – aber sparsam

Doch die Mehrleistung ist nicht mit einem abschreckenden Mehrverbrauch verbunden. Lediglich in der Stadt verbraucht er mit 11,2 l/100 km nach DIN deutlich mehr als die

übrigen Golf-Benziner. Bei 90 km/h liegt er mit einem Verbrauch von 6,7 l/100 km gleich und bei 120 km/h schluckt er sogar erheblich weniger (8,5 l/100 km). GTI zu fahren macht Spaß. Er eignet sich gleichermaßen für den Stadtverkehr wie für lange Autobahnfahrten, die man ohne vorzeitiges Ermüden zurücklegt. Allerdings: Wer's im Kreuz hat, spürt einen 200-Kilometer-Ritt empfindlich. Falsch verstanden wird das Fahrvergnügen leider immer noch von einigen jungen Fahrern, die meinen, mit viel Getöse aller Welt beibringen zu müssen, daß sie die Allerschnellsten sind. Aber aus diesem Verhalten auf alle anderen GTI-Fahrer zu schließen, hieße grob und unrichtig verallgemeinern.

Alternative zum Golf

Wem der Golf oder Scirocco zu klein geworden ist, und wer trotzdem nicht auf die große Heckklappe und auf flotte Fahrleistungen verzichten will, der kann seit einem Jahr auf den Passat GLI zurückgreifen. Wäre nicht hinten ein recht auffälliger Spoiler angebracht, nichts würde den Passat GLI von anderen Passat-Modellen unterscheiden. Dieser optische Blickfang dient zur Verbesserung der Aerodynamik und verringert die Auftriebskräfte an der Hinterachse.
Auch im Innenraum sieht es verhältnismäßig schlicht aus. Nur der Drehzahlmesser und die Mittelkonsole mit der Anzeige der Öltemperatur erinnern an die Kraft, die unter der Haube steckt. Ein Tritt auf's Gaspedal wird von einem unaufdringlich, kernigen Motorgeräusch beantwortet. Der GLI beschleunigt mit 9,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h zwar langsamer als der Golf GTI, hat aber mit 184 km/h eine etwas höhere Endgeschwindigkeit, die auf den besseren Luftwiderstandswert zurückzuführen ist. Neben den guten Fahrleistungen kann der GLI seine Modell-bedingten Vorzüge in die Waagschale werfen. Dank Heckklappe bringt es der Passat auf ein Gepäckraumvolumen von bis zu 1320 Litern. In der Variant-Version, deren Fahrwerte etwas schlechter sind, können sogar bis zu 1460 Liter eingeladen werden.
Aus diesem Grund ist der Passat GLI nicht nur für Familien, die häufig reisen, sondern auch



Kraft-Basis: Die Bosch-K-Jetronic-Einspritzung

für Vertreter und Geschäftsleute, die es eilig haben und darüber hinaus viel Gepäck transportieren müssen, interessant. Von Vorteil ist, daß der GLI bei vernünftiger Fahrweise kein Benzinschlucker sein muß. In der Stadt braucht er 11,8 l/100 km; bei 90 km/h sind es 6,7 l/100 km und bei 120 km/h nur 8,6 l/100 km. Erstaunlich gute Werte für ein Auto dieser Größe und Leistung.

Für Vielfahrer zu empfehlen

Betrachtet man die drei „Schnellen" abschließend auf einen Blick, dann fällt auf, daß das gewichtigste Gegenargument, der vermeintlich hohe Benzinverbrauch, entkräftet werden kann. Mehr Geld kostet lediglich das Superbenzin, das der kräftige Einspritzer wegen der hohen 9,5:1-Verdichtung verlangt. Ein schnelles Auto muß aber keineswegs auch mehr Sprit brauchen, als ein schwächer motorisiertes.

Vor allem auf langen Strecken und bei hohen Geschwindigkeiten spart man mit dem GLE, GTI und GLI im Vergleich zu den kleineren Fahrzeugen des jeweils gleichen Modells. Die Gefahr liegt weniger bei der Technik, als beim Fahrer, der das schnelle Auto als Freibrief zu heulenden Starts, Aufdrehen der Gänge und unvernünftiger Fahrweise ansieht. Die Versuchung zu solch unzeitgemäßer und gefahrvoller Fahrweise ist bei den drei getesteten Autos sicher groß, manche können ihr nicht widerstehen. Doch deshalb diese Autos zu verteufeln ist nicht gerechtfertigt. Gerade für Leute, die häufig auf längeren Strecken unterwegs sind, haben GLE, GTI und GLI ihren Sinn.

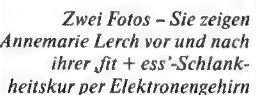
Übrigens: Wer diese Autos im Bereich der Richtgeschwindigkeit hält, fährt nicht nur sparsam und angenehm – er hat auch die notwendige Reserve, wenn's mal schneller sein soll.

ref

	Audi 80 GLE	VW Golf GTI	VW Passat GLI
Bohrung/Hub Hubraum Verdichtung Leistung bei 1/min max. Drehmoment bei 1/min	79,5/80 mm 1588 cm³ 9,5 81 kW (110 PS) 6100/min 140 Nm 5000/min	79,5/80 mm 1588 cm³ 9,5 81 kW (110 PS) 6100/min 140 Nm 5000/min	79,5/80 mm 1588 cm³ 9,5 81 kW (110 PS) 6100/min 140 Nm 5000/min
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	182 km/h	184 km/h
Bereifung	175/70 HR 13	175/70 HR 13	175/70 HR 13
Kraftübertragung	4-Gang-Getriebe	5-Gang-Getriebe	4-Gang-Getriebe
Fahrwerk vorne	Einzelradaufhängung an Federbeinen, Dreiecksquerlenker und Querstabilisator	Einzelradaufhängung an Federbeinen und Dreiecksquerlenker	Einzelradaufhängung an Federbeinen. Dreiecksquerlenker und Querstabilisator
hinten	Torsionskurbelachse, Längslenker, Panhardstab, Federbeine	Verbundlenkerachse, Federdämpferelemente	Torsionskurbelachse, Längslenker, Schraubenfedern
Länge	4,383 m	3,815 m	4,290 m
Breite	1,682 m	1,630 m	1,615 m
Höhe	1,365 m	1,395 m	1,360 m
Spur vorn / hinten	1,4/1,42 m	1,4/1,37 m	1,34/1,35 m
Radstand	2,541 m	2,4 m	2,47 m
Wendekreis	10,4 m	10,3 m	10,3 m
Gewicht, leer	950 kg	810 kg	860 kg
gesamt	1410 kg	1230 kg	1330 kg
zul. Anhängelast gebremst/ungebremst	1100/510 kg	1000/400 kg	1000/450 kg
Benzinverbrauch (DIN) Stadt (l/100 km) 90 km/h 120 km	 12,3 6,7 8,6	 11,2 6,7 8,5	 11,8 6,7 8,6
Preise: zweitürig viertürig	17 081 Mark 17 671 Mark	16 133 Mark	16 506 Mark 17 096 Mark

Annemarie Lerch:

”Früher trug ich Größe 52. Heute lässig 38”



Zwei Fotos – Sie zeigen Annemarie Lerch vor und nach ihrer ‚fit + ess'-Schlankheitskur per Elektronengehirn



Ein Computer ist der beste Koch

Annemarie Lerch (31), Hausfrau und Mutter von 2 Kindern aus Bruck/Opf. war für ihre 1,72 Meter viel zu dick. Aber das störte sie nicht. Ihrem Mann gefiel sie auch so. Glaubte sie jedenfalls.

Doch da fiel ihr auf, daß er sich immer häufiger nach schlankeren Frauen umdrehte. Und im Bekanntenkreis war auch schon mal

Spott über die Dicke'

Spott über die ‚Dicke' zu hören. „Man geht nicht mehr zum Tanzen, hat keine Lust mehr zum Sport und hat direkt Angst vor dem Urlaub. Bis ich eines Tages mit Schrecken sah, daß der Zeiger der Waage bei über 80 Kilo stehen blieb. Da mußte ich selbst feststellen: Ich sah einfach nicht attraktiv aus."

Aber Annemarie Lerch machte genau denselben Fehler, den alle Dicken machen: Gewaltsam hungerte sie sich einige Pfunde runter – Um anschließend die doppelten Portionen zu essen. Schlank wurde sie dadurch nicht. Mit ‚Wundertabletten' und Diäten hatte sie auch schon genügend Reinfälle erlebt.

Als sie zufällig von der Hoeltz-Computerdiät las, besprach sie das mit ihrer Freundin. Sie nahm ihren letzten Mut zusammen und füllte den Fragebogen aus.

Wenige Tage später lag in ihrem Briefkasten das fertige Computer-Programm. Sie war überrascht, wie reichhaltig der erste Speiseplan war. „Schon nach kurzer Zeit konnte ich eine erhebliche Gewichtsabnahme feststellen. Mein Arzt, dem ich mich einmal vorstellte, war begeistert. Und meine Freundin machte mir immer wieder Mut, durchzuhalten. Bis ich eines Tages mein Ziel erreicht hatte. Jetzt passen mir Kleider und Hosen in Größe 38. Da fühle ich mich riesig!"

Überglücklich sagt sie: „Dabei habe ich noch nie

Schlank werden ohne Hunger

soviel gegessen, wie bei dieser Abmagerungsdiät." So sah zum Beispiel einer ihrer täglichen Speisezettel aus: Zum Frühstück Rühreier mit Schinken, mittags Bouillon, Jägerschnitzel, Salat und Nachspeise. Zum Abendessen Aufschnittplatte, Spargelsalat und Heidelbeeren.

Mit kurrendem Magen vor einem halbleeren Teller, das gibt es bei der „fit + ess"-Diät nicht. Das Geheimnis dieser neuartigen Diät: Alle Lebensmittel, die zuviel dickmachende Kohlenhydrate-Kalorien enthalten, werden weitgehend gestrichen und durch eiweißreiche Nahrung ersetzt. Ziel dieser von anerkannten Ärzten entwickelten Abmagerungskur ist es, nicht nur schlank zu machen, sondern auch die ungesunden Eßgewohnheiten der Übergewichtigen langsam zu verändern und den Hebel bereits in der Küche anzusetzen. Ein so angelegtes Diät-Programm bietet die Gewißheit, nach der Kur auch schlank zu bleiben. Anhand der persönlichen Daten errechnet ein Computer für jeden Teilnehmer das Zielgewicht und entwickelt für ihn ein Eß-Programm, das ganz auf die Lebensgewohnheiten des einzelnen abgestimmt ist. Also auch an Berufstätige und deren Probleme ist gedacht.

Nach vier Wochen erhält der Teilnehmer neue Menü-Vorschläge – jeweils angeangepaßt an den erreichten Zwischenerfolg und die Situation.

Und das ist das Neue an der „fit + ess"-Diät: Kein Teilnehmer ist auf sich selbst angewiesen. Durch individuelle Betreuung wird das Zielgewicht gemeinsam angesteuert. Das gleiche Glück wie Annemarie Lerch empfanden bereits -zigtausende Teilnehmer aus der Bundesrepublik, aus Österreich, aus der Schweiz und aus Übersee. Unter ihnen –

Glück aus dem Computer

so weiß Wolfgang Hoeltz voll Stolz zu berichten – zahlreiche Ärzte und Arztehefrauen. Sie sind aufgrund ihrer medizinischen Erfahrung von dem fit + ess-Programm überzeugt. Nicht wenige von ihnen hat der Computer genauso glücklich gemacht wie Annemarie Lerch.

Interessieren Sie sich für die Diät? Dann wenden Sie sich gleich an die untenstehende Adresse. Sie erhalten von Wolfgang Hoeltz, der als erster die Computerdiät unter dem Motto „fit + ess" populär gemacht hat, umgehend ausführliche kostenlose Information und den Anmeldefragebogen. Unverbindlich.



Wolfgang Hoeltz, 53, Schorndorf bei Stuttgart: „In den seltenen Fällen krankhafter Fettsucht den Arzt befragen. Über 99% aller Dicken sind jedoch Opfer falscher Eßgewohnheiten. Ihnen können wir helfen. Mit unserem individuellen, maßgeschneiderten ‚fit + ess'-Diätprogramm." Wolfgang Hoeltz hat die größte Erfahrung mit einer computergesteuerten Diät. Seit 1971 über 105000 Teilnehmer. In Presse, Funk und Fernsehen vielfach erwähnt. Stiftung Warentest, Berlin urteilte in Heft 8/1978: „Computerdiät fit + ess: Nützliche erfolgversprechende Kur.

fit + ess, die Hoeltz-Computerdiät
Mönchsbrückenweg 7
Postfach 45
7060 Schorndorf/ Stuttgart
Telefon 0 71 81/6 10 29
(Tag und Nacht)

Ihre Beraterin in Österreich:
Irma Keck, 1170 Wien, Andergasse 5

Ihre Berater in der Schweiz:
Romy und Hans Waldmeier
8645 Jona SG
Fuchsenbergstraße 45

Lenkrad-Serie:

Die Bauteile des Autos

1. Der Vergaser

Es gilt gemeinhin als sportlich und prestigefördernd, wenn man am Fahrzeugheck durch ein großes „E“ oder ein kleines „i“ kundtun kann, daß man der Besitzer eines – meist nicht gerade billigen – Automobils mit Benzineinspritzung ist. Für die Einspritzhersteller ist es zudem (verkaufs-) fördernd, daß sie mit ihren Anlagen gegenüber herkömmlichen Vergasern Vorteile beim Verbrauch und der Schadstoffemission erzielen. Gehören Vergaser deshalb schon bald zum alten Eisen?

Da im Motor eines Kraftfahrzeugs nicht etwa reines Benzin, sondern eine Kraftstoff-Luft-Mischung verbrannt wird, ist von der Konstruktion her eine Gemischbildungsanlage erforderlich, die dafür sorgt, daß Benzin und Luft zu richtigen Anteilen gemischt in die Brennkammern gelangen. Zwei Gemischbildungssysteme sind bekannt: Der Vergaser und die Einspritzanlage.

Generell läßt sich sagen, daß beide Systeme Vor- und Nachteile haben.

Entscheidender Nachteil des Vergaser-Systems sind dessen Eigenschaften im Kaltlauf. Im betriebswarmen Zustand sind im Vergleich keine Unterschiede hinsichtlich Schadstoffemission, Verbrauch und Fahrverhalten erkennbar.

Diese mangelhaften Kaltlaufeigenschaften müssen jedoch nicht sein, wenn das Saugrohr optimal gestaltet ist. Das Saugrohr ist eben nicht nur die bautechnisch notwendige Verbindung zwischen dem Vergaser und den Einlaßkanälen im Zylinderkopf, sondern beeinflußt durch Formgebung und Beheizungsart auch den Gemischtransport, die Gemischaufbereitung und die Gemischverteilung. Damit werden in entscheidender Weise das Fahrverhalten in der Kaltlaufphase, die Abgasemission und der Verbrauch beeinflußt.

Untersuchungen der Firma Pierburg (vormals Deutsche Vergaser Gesellschaft – DVG) zeigten dabei deutlich die Vorteile einer intensiven Saugrohrbeheizung, wie sie zum Beispiel bereits bei einigen Audi-Modellen serienmäßig ist.

So erzielte man die erste gute Lastannahme bei einem Fahrzeug mit serienmäßiger Wasserbeheizung des Saugrohrs im Kältetest erst nach 20 Minuten. Mit intensiver Abgasbeheizung des Saugrohrs kann durch die schnell zur Verfügung stehende Wärmeenergie des Abgases frühzeitig eine ausreichende Gemischtemperatur erreicht werden. Die erste gute Lastannahme erfolgt hier bereits nach acht Minuten. In weiteren Versuchen ergaben sich auch hinsichtlich der Abgasemission und des Kraftstoffverbrauchs in der Kaltlaufphase deutliche Vorteile für die intensive Saugrohrbeheizung.

Verbesserungen am Vergaser

Auch Vergaser müssen ständig weiterentwickelt werden. Um möglichst gute Luftwiderstandswerte zu erhalten, werden Motorhauben immer flacher konstruiert, so daß für Luftfilter und Vergaser immer weniger Platz bleibt. Moderne Vergaser müssen deshalb möglichst niedrig sein. Durch die Abkehr vom Werkstoff Zink, der zunehmend durch Aluminium ersetzt wird, kann das Gewicht der Vergaser-Gußteile um fast die Hälfte verringert werden (siehe Graphik S. 24). Bestimmte Teile werden auch durch Kunststoff ersetzt.

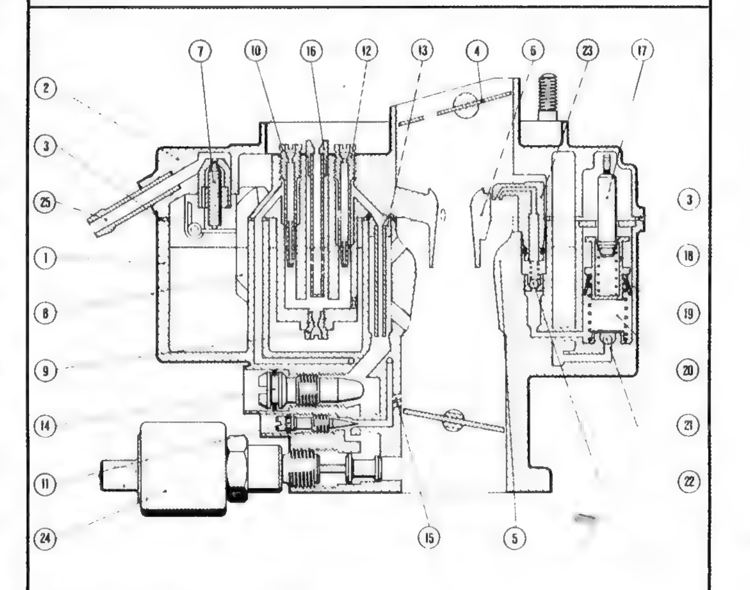
Entwicklungsschwerpunkte sind bei Pierburg zudem: Vereinheitlichung von Systemen im Baukastenprinzip, Montageerleichterung und Einsatz von Elektronik, zum Beispiel zur Regelung der Gemischzusammensetzung.

Auch für die weitere Zukunft haben die Vergaser-Konstrukteure vorgesorgt: Alternative Kraftstoffe kommen immer mehr ins Gespräch. Erforscht wird dabei insbesondere die Beimischung von Alkohol, wobei in erster Linie Methanol in Frage kommt. Sofern bis zu 20 Prozent Methanol mit dem Benzin vermischt wird, muß nur die Vergaserabstimmung korrigiert werden.

Außerdem müßten Werkstoffe verwendet werden, die dem verstärkten korrosiven Angriff durch das Methanol besser gewachsen sind. Werden Fahrzeuge nur mit Methanol betrieben, dann muß der Kraftstoffdurchsatz durch Gemischbildner und Motor verdoppelt werden, da Methanol nur den halben Heizwert von Benzin hat. Dafür sind natürlich Veränderungen am Vergaser not-

Vorteile beider Systeme

Vergaser	Einspritzung
● Geringeres Gewicht	● Mehr Leistung
● Viel billiger	● Schadstoffemission geringer
● Wartungsfreundlicher	● Verbrauch geringer
	● Fahrverhalten beim Kaltlauf besser



Hauptschema

1	Vergasergehäuse	13	Mischrohr für Zusatzgemisch
2	Vergaserdeckel	14	Zusatzgemischregulierschraube
3	Vergaserdeckeldichtung	15	Übergangsbohrung
4	Starterklappe	16	Luftkorrekturdüse
5	Lufttrichter	17	Pumpenstößel
6	Vorzerstäuber	18	Pumpenkolben
7	Schwimmernadelventil	19	Pumpenmanschette
8	Schwimmer	20	Pumpenfeder
9	Hauptdüse	21	Pumpensaugventil
10	Leerlaufkraftstoff-Luftdüse	22	Pumpendruckventil
11	Grundleerlauf-Gemischregulierschraube	23	Einspritzrohr
12	Zusatzkraftstoff-Luftdüse	24	Leerlaufabschaltventil
		25	Kraftstoffzulauf-Anschluß

Lenkrad-Serie:

Die Bauteile des Autos

1. Der Vergaser

(Fortsetzung von Seite 22)

wendig, die jedoch ohne weiteres realisierbar sind.

Technisch ausgereifte Vergaseranlagen, die mit intensiver Saugrohrbeheizung versehen sind, können sehr wohl mit den aufwendigeren Einspritzsystemen konkurrieren. Und solange auch herkömmliche Vergasermotoren alle Abgas- und Verbrauchsvorschriften erfüllen können, solange werden Autohersteller in der Regel den Vergaser bevorzugen.

So funktioniert der Vergaser

Der Vergaser eines Autos befindet sich unter dem Luftfilter. Er sorgt dafür, daß Luft und Benzin vermischt werden und über das Saugrohr in die Brennkammer gelangen.

Der Vergaser besteht aus zwei Teilen, dem Vergasergehäuse und dem Vergaserdeckel. Das Gehäuse vereint Schwimmerkammer und Mischkammer. Zudem enthält es das Beschleunigungspumpensystem und eine Teillastanreicherung. Der Vergaserdeckel ist mit den Düsenstöcken und den Düsen bestückt. Er beinhaltet weiter das Schwimmernadelventil und den Schwimmer, das Anschlußrohr für den Kraftstoffzufluß und die Hebel zur Betätigung der Beschleunigungspumpe sowie die Starterklappenwelle mit Starterklappe.

In den Düsenstock ist von unten die Hauptdüse, von oben die kombinierte Kraftstoff-Luftdüse für den Leerlauf und die kombinierte Kraftstoff-Luftdüse für das Zusatzgemischsystem eingeschraubt. Die Luftkorrekturdüse mit Mischrohr ist von oben in den Düsenstock eingepreßt und liegt über der Hauptdüse.

Über den Kraftstoffzulauf gelangt ständig Benzin in die Schwimmerkammer. Steigt das Kraftstoffniveau in der Schwimmerkammer, dann drückt der Schwimmer (ein Hohlkörper) die Schwimmernadel nach oben, so daß das



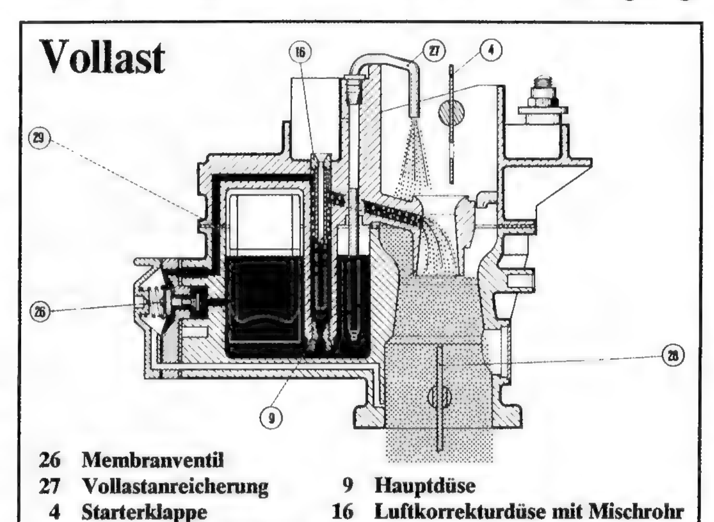
Durch das Ersetzen von Zink durch Aluminium kann das Gewicht der Vergaser-Gußteile fast halbiert werden, bei diesem Vergaser beispielsweise von 1450 Gramm auf 880 Gramm.

Schwimmernadelventil (7), über das der Kraftstoff in die Kammer geleitet wird, geschlossen ist. Sinkt das Treibstoffniveau wieder, dann wird das Schwimmernadelventil geöffnet. Überschüssiges Benzin wird über eine Rücklaufbohrung und den zweiten Kraftstoffanschluß wieder in den Tank zurückgeleitet.
Von der Schwimmerkammer aus kommt der Kraftstoff über die Hauptdüse in den Lufttrichter, wo er sich mit der durch die (im betriebswarmen Zustand völlig geöffnete) Starterklappe strömende Luft vermengt.
Das Luft-Kraftstoff-Gemisch durchströmt dann die vom Gaspedal aus betätigte Drosselklappe in Richtung Saugrohr.

Das ist jedoch nur eine grob vereinfachte Darstellung dessen was im Vergaser vor sich geht. In jedem der verschiedenen Betriebszustände läuft ein anderer Vorgang ab.

Leerlauf

Das Leerlaufgemisch setzt sich aus dem Grundleerlauf- und dem Zusatzgemisch zusammen. Das Grundleerlaufgemisch kommt von der Hauptdüse über die Leerlaufkraftstoff-Luftdüse zur Gemischregulierschraube (11) und von dort unterhalb der Drosselklappe in den Lufttrichter. Das Zusatzgemisch wird ebenfalls der Reserve des Hauptdüsensystems entnommen und gelangt über die Zusatzkraftstoff-Luftdüse (12) zusammen mit dem Grundleerlaufgemisch in den vom Abschaltventil verschließbaren Kanal unter der Drosselklappe in die Mischkammer.



Beschleunigung

Um beim plötzlichen Gasgeben eine Anpassung der Gemischmenge an den stark zunehmenden Luftdurchsatz zu bekommen, ist eine Beschleunigungspumpe erforderlich. Beim Zurückgehen der Drosselklappe in die Leerlaufstellung wird der Kolben der Beschleunigungspumpe von einer Feder aufwärts bewegt und dabei über das Pumpensaugventil Kraftstoff aus der Schwimmerkammer angesaugt. Beim Beschleunigen wird der Kolben über Kurvenscheibe und Hebel nach unten bewegt. Der Kraftstoff fließt über eine Bohrung aus dem Pumpenraum über das Pumpendruckventil und das Einspritzrohr in die Mischkammer.

Vollastbetrieb

Bei Vollast tritt zusätzlich die Vollastanreicherung (27) in Aktion. Sie hat die Aufgabe das Kraftstoff-Luftgemisch bei hoher Teillast und Vollast dem Kraftstoffbedarf des Motors anzupassen. Im Vergaserdekkel ist deshalb ein Anreicherungsrohr eingepreßt, das in die Schwimmerkammer eintaucht. Die Mündung des Rohrkrümmers liegt in einer Zone abgeschwächten Unterdrucks. Der Einsatz der Vollastanreicherung kann mittels eines im Steigkanal liegenden Gewichtes festgelegt werden.
Neben diesen drei Betriebszuständen gibt es noch eine Reihe anderer, die hier nicht aufgezählt sind (Kaltstart, Warmlaufphase, Teillastbetrieb).
Neben den Festdüsenvergasern, zu denen auch Registervergaser gehören, gibt es noch eine zweite Vergaserbauart: die Gleichdruckvergaser. Hier ragt in die Mischkammer ein Schieber hinein, der den Durchlaßquerschnitt in Abhängigkeit von der durchströmten Luftmenge vergrößert oder verkleinert. Eine mit dem Schieber verbundene Düsennadel macht dessen Bewegungen mit. Vorteil dieser Anlage: Man braucht nur ein Düsensystem. Seitheriger Nachteil: Nadel und Düse müssen extrem genau passen; die Bauhöhe ist größer. Reiner Frenz

Dem Hausrat kann so viel passieren.





„Die Familie sichern bedeutet, auch das zu sichern, was man sich aufgebaut hat",





sagt Vater Hausmann.

Aber vertrauen Sie einer starken Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert: 9.

Täglich werden Millionenwerte vernichtet, wird über Brandkatastrophen, Einbrüche, Raubüberfälle und Stürme berichtet. Durch das Fernsehen oder die Zeitung sind Sie immer dabei.

Und es könnte auch Sie treffen. Deshalb gilt es vorzubeugen! Durch den Abschluß unserer Verbundenen Hausratversicherung.

Wir können natürlich nicht verhindern, daß es bei Ihnen brennt oder durch einen Rohrbruch das Schlafzimmer überschwemmt wird. Doch keine Sorge, wenn es passiert ist, dann hilft die Volksfürsorge-Hausratversicherung. Sie kostet für 1.000 DM Versicherungssumme 2,10 DM im Jahr.

Einer unserer 35.000 Mitarbeiter berät Sie gern.



Milchmädchenrechnung an der Billig-Tankstelle

Sie leben vom Drauflegen

Viele Autofahrer fahren in Anbetracht ständig steigender Benzinpreise Umwege, um an einer Billig-Tankstelle zu tanken. Sie sparen dabei pro Liter drei, vier, fünf oder mehr Pfennig gegenüber Tankstellen ein, die näher oder sogar auf dem Weg zur Arbeit liegen. Doch lohnt sich ein solcher Umweg auch in jedem Fall?

Nicht nur, daß man unnötig Sprit verfährt, wenn man extra zum Tanken fährt, oftmals erzielt der Autofahrer gar nicht den erwünschten Spareffekt. Unterm Strich legt er sogar manchmal drauf.

Einkaufszentren locken mit Billig-Sprit

Mit verlockenden Angeboten beim Sprit ziehen Einkaufszentren Autofahrer an, die ansonsten nicht so weit zum Einkauf und zum Tanken gefahren wären. Bei näherem Hinsehen entpuppt sich der Vorteil jedoch oft als Milchmädchenrechnung. Wer zum Beispiel bei einem solchen – oft an der Peripherie gelegenen – Einkaufszentrum um drei Pfennig billiger tanken kann als an einer Tankstelle, die ohnedies am Wege liegt, hat bei einer Tankfüllung von 40 Litern zwar rein rechnerisch 1,20 Mark gespart, aber auf dem Weg dorthin auch Kraftstoff verbraucht. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von zehn Litern auf 100 Kilometer und einem durchschnittlichen Normalbenzinpreis von einer Mark pro Liter, dürfte der im Beispiel genannte Autofahrer nur sechs Kilometer zum Einkaufszentrum und zurück fahren und hätte dann noch nicht einmal einen Pfennig gespart.

Diesen Wert und zahlreiche andere Einzelfälle für die finanzielle Schallmauer, jenseits der sich die Fahrt zu einer Billig-Tankstelle nicht mehr lohnt, kann man aus der nebenstehenden ACE-Tabelle ersehen. Dabei haben wir als Berechnungsgrundlage lediglich die Benzinkosten verwendet, die beim Umweg entstehen. Diese sind mit einer Mark pro Liter Normalsprit und einem durchschnittlichen Verbrauch von 10 l/100 km in einem realistischen Bereich angesiedelt. Die gleichen Zahlenwerte in der Tabelle würde man übrigens auch dann erhalten, wenn der Superpreis bei 1,05 Mark liegt. In diesem Fall verbraucht das Auto nicht zehn, sondern 9,533 l/100 km.

Würde man jedoch nicht nur die Kraftstoffkosten betrachten, sondern auch die laufenden Kosten und den Wertverlust in die Rechnung einbeziehen, dann wäre der Spareffekt je nach Autotyp sogar noch weit geringer. Um bei unserem vorigen Beispiel zu bleiben: Legt man bei den Betriebskosten die dem Finanzamt genehmen 36 Pfennig pro Kilometer zugrunde, dann kann man bei drei Pfennig Ersparnis pro Liter und 40-Liter-Füllung nicht mehr insgesamt zwölf Kilometer weit fahren, sondern nur noch 3,3 Kilometer. Die billige Treibstoffquelle müßte also weniger als 1,7 Kilometer entfernt sein, damit sich der Umweg überhaupt lohnt.

Wie liest man die Tabelle?

Wer nun ganz genau wissen will, ob er Geld spart oder nicht, sollte die folgende ACE-Spartabelle „Lohnt sich Billig-Benzin" betrachten. Zunächst werden die vielen Zahlen etwas verwirren. Doch näher betrachtet zeigt sich, daß die Tabelle einfach zu lesen ist. In der oberen waagrechten Spalte kann man die Tankfüllung in Litern ablesen. Die linke, senkrechte Spalte zeigt die jeweilige Preisdifferenz von Billig-Tankstelle zur teureren. Im Schnittpunkt von Preisdifferenz und Tankfüllung stehen dann die Kilometerzahlen, die angeben, wie weit man hin und zurück höchstens fahren darf, um zu sparen. Ein Beispiel: Wer 35 Liter um drei Pfennig billiger tankt, erreicht nur dann einen Spareffekt wenn er hin und zurück weniger als 10,5 Kilometer fährt.

Grundsätzlich muß gesagt werden: Der Umweg zur Billig-Tankstelle lohnt nicht in jedem Fall. Wer beim Tanken sparen will, sollte das dort tun, wo es am billigsten ist und wo man gerade vorbeifährt. Wenn der Preis günstig ist, sollte man auf jeden Fall volltanken.

Im übrigen: Am besten sollte man überhaupt keinen Umweg fahren – nicht mal zum Tanken. Denn volkswirtschaftlich gesehen ist natürlich jede unnötige Fahrt ein bißchen Verschwendung . . .

Die Spartabelle ist auch als Postkarte bei allen Geschäftsstellen und bei der ACE-Hauptverwaltung in Stuttgart, Postfach 50 01 06, (Tel. 07 11/ 50 67-1), erhältlich.

Lohnt sich Billig-Benzin?

Diese ACE-Tabelle sagt für jeden Spar-Pfennig (senkrecht) – je nach Tankfüllung (waagerecht) – ob sich ein Umweg zur Billig-Tankstelle überhaupt lohnt.

Beispiel: Wer 35 Liter um drei Pfennig billiger tankt, erreicht nur dann einen Spareffekt, wenn er hin und zurück weniger als 10,5 km fährt.

auto club ACE europa

Preis-differenz in Pfennig	Tankfüllung in Litern								
	20	25	30	35	40	45	50	55	60
0,1	km 0,2	0,25	0,3	0,35	0,4	0,45	0,5	0,55	0,6
0,5	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5	2,75	3
1,0	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6
1,5	3	3,75	4,5	5,25	6	6,75	7,5	8,25	9
2,0	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2,5	5	6,25	7,5	8,75	10	11,25	12,5	13,75	15
3,0	6	7,5	9	10,5	12	13,5	15	16,5	18
3,5	7	8,75	10,5	12,25	14	15,75	17,5	19,25	21
4,0	8	10	12	14	16	18	20	22	24
4,5	9	11,25	13,5	15,75	18	20,25	22,5	24,75	27
5,0	10	12,5	15	17,5	20	22,5	25	27,5	30
5,5	11	13,75	16,5	19,25	22	24,75	27,5	30,25	33
6,0	12	15	18	21	24	27	30	33	36
6,5	13	16,25	19,5	22,75	26	29,25	32,5	35,75	39
7,0	14	17,5	21	24,5	28	31,5	35	38,5	42
7,5	15	18,75	22,5	26,25	30	33,75	37,5	41,25	45
8,0	16	20	24	28	32	36	40	44	48
8,5	17	21,25	25,5	29,75	34	38,25	42,5	46,75	51
9,0	18	22,5	27	31,5	36	40,5	45	49,5	54
9,5	19	23,75	28,5	33,25	38	42,75	47,5	52,25	57
10,0	20	25	30	35	40	45	50	55	60

Im Dezember 1968, also vor immerhin über elf Jahren, wurde das „Gesetz über Maßnahmen zur Sicherung der Altölbeseitigung" rechtswirksam.
Jeder weiß: Gesetze sind notwendig gewordene Verhaltensregeln. Sie sollen also ordnen, was in Unordnung geraten ist oder zu geraten droht. Durch Interessen-Gruppen, aber auch durch die große Gruppe einzelner. Also auch durch jeden von uns! Es lief und läuft nämlich bei der Beseitigung von Altölen nicht immer alles dorthin, wo's hingehört – damit unsere so lebensnotwendigen Umweltelemente nicht noch weiter verseucht werden.



von Wolfgang Schachermeier

Jeder weiß: Motorenöle gehören zu den hochgradig-umweltschädigenden Produkten. Und daß die Sorgen mit ihrer Entsorgung nicht kleiner geworden sind, dafür sprechen die mehrfachen Novellierungen, die Änderungen des Altölgesetzes. Sie wurden notwendig, weil Mitmenschen aus eiskalter Profitsucht, aus Dummheit als Wesenseigenart oder Nachlässigkeit oder aus egoistischer Rücksichtslosigkeit ihren ureigenen Lebensraum nachhaltig schädigen. Weil sie das Umweltgift Altöl nicht unschädlich beseitigen — sondern es „irgendwo" verschwinden lassen. Wo's auf keinen Fall hingehört.
Unter anderem dieser „Dunkelziffer-Mengen" wegen ist es Ziel des seit November '79 zum zweiten Mal geänderten Gesetzes, „die Überwachung des Altölverbleibs zu verbessern und die Bereiche von Altölverwertung und Abfallbeseitigung eindeutiger voneinander abzugrenzen". Verschärft werden soll auch die Überwachung zugunsten einer umweltschonenden Beseitigung, und „Die Kontrolle der Altölbeseitigung soll – abgestuft vom privaten ‚Altölbesitzer' bis zu gewerblichen Großanfallstellen – den Gesamtbereich der Altölbeseitigung erfassen. Die Überwachungsinstrumente sollen am Grad der Umweltgefährdung ausgerichtet werden."
Jeder weiß: Gesetze sind durchaus nicht ausschließlich und vor allem nicht für jedermann als drohend erhobener Zeigefinger einer einengend-reglementierwütigen Staatsmacht zu sehen. Dies unterstreicht und dokumentiert die Bundesregierung durch den Hinweis, daß das Altölbeseitigungsgesetz „nicht als Rechtfertigung dazu herangezogen werden kann, die Einkaufsmöglichkeiten für preisgünstige Handelsöle einzuschränken".
Der Bundesregierung ist aus einer vom „Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft" in Auftrag gegebenen „Untersuchung zur Ermittlung der derzeitigen Altölanfall- und Altölverbleibsmengen aus Frischölen, die von Pkw-Besitzern außerhalb von Kfz-Werkstätten und Tankstellen gekauft und für selbst durchgeführte Ölwechsel oder zum Nachfüllen verwendet werden" klar, daß Arbeiter überproportional stark den Ölwechsel selbst vornehmen! Sie also, die seit eh und je gewohnt sind, nach individuellen Einsparungsmöglichkeiten zu suchen, haben schnell erkannt, daß sich durchs Selbstwechseln nicht nur Pfennige, sondern sogar große Scheine einsparen lassen. Vor allem dann, wenn der weitere Nutzeffekt des preisgünstigen Einkaufs mitgenutzt wird. Sie, die Sparsamen, gaben einem Do-it-yourself-Trend die Richtung – nach oben. Angesichts hochgeschraubter Motorenölpreise, und mittlerweile zum Teil saftiger Zusatzkosten für die Dienstleistung Ölwechsel, findet dieser Trend immer mehr Anhänger. Ende 1977! sah es so aus: „Zirka 76 Prozent aller Ölwechsel werden von Tankstellen durchgeführt, zirka 24 Prozent werden selbst vorgenommen . . ." Heute dürfte die Zahl der Selbstwechsler wesentlich höher liegen. Denn: Die Umsatzsprünge bei den Anbietern preisgünstiger Motorenöle (die nicht eben selten aus den Lagern der Superpreis-Öle empfehlenden Mineralölkonzerne stammen), die können sich sehen lassen.
Daß schon 1977 gut 23 Prozent des Gesamtbedarfs an Frischölen für private Pkws und Kombifahrzeuge außerhalb von Tankstellen gedeckt wurden, das konnte und kann bei dem sich verstärkenden Trend zum Selbermachen die Marktmacher der Konzerne nicht kalt lassen. Hatten sie doch mit gewaltigen Werbemitteleinsätzen den Verbraucher dahingehend „aufklären" wollen, daß genau besehen nur die teuren Öle auch die wirklich guten Öle seien. Die mit den streng geheimen Zusätzen. Den futuristisch klingenden, die Fantasie beflügelnden Abkürzungen.
Nur die Multis allein, so der entstandene Eindruck, verfügen über das notwendige Know-how, qualitativ zufriedenstellende Spitzenprodukte herzustellen. So ist's wohl auch nicht verwunderlich, daß aus ihren Kreisen die Offenbarung durchsickert: Die international anerkannten und gebräuchlichen API-Klassifikationen, mit denen die Leistungsanforderungen der Motorenöle definiert werden, die seien ganz einfach nicht mehr ausreichend. Für unsere Motoren oder für die Preisgestaltung der Multis? – frag' ich mich.
Die derzeitige Spitzengruppe

„SE“ sei vom qualitativen Leistungsangebot deutscher Spitzenprodukte längst überholt. Die hätten durchaus schon „SF“, wenn nicht gar „SG“ hinter sich gebracht (obwohl noch kein Mensch weiß, wie zum Beispiel ein API-„SF“-Öl aussehen wird)! Daß solch deutsche Qualität ihren Preis hat: Jeder weiß es.

Weihwasser für Motoren

Das „Weihwasser unserer Motoren“ hat seine glaubensstarke Wirkung vor allem dann, wenn man keine Zweifel an den Verkündigungen gewisser Prediger hegt. Tiefgläubig hinnimmt, was sie sagen. Opfer bringt, indem man geduldig ihre Höchstpreise zahlt. Sie kennen das ja aus der hirnbleichenden Waschmittelwerbung: Beruhigen Sie Ihr Gewissen. Nehmen Sie ganz einfach – „das Beste“. Bei der Zahl der Abtrünnigen müßten unsere Straßenränder eigentlich garniert sein mit motoröldefekten Autos. Daß dies nicht so ist, das liegt ausschließlich daran, daß allem Anschein nach selbst sehr preiswertes Motorenöl nun so schlecht auch wieder nicht ist. Aber: Wie's da drinnen aussieht – das wissen nur gewisse Mineralölunternehmen. Die uns deshalb auch permanent einhämmern: Nicht gut bis schlecht sieht's da drinnen aus, wenn du nicht an unsere Weissagungen glaubst! Dich nicht an sie hältst. – Und genau das tun anscheinend immer mehr. Obwohl sich einige Automobilhersteller angesichts der fetten Gewinne aus dem Motorenölverkauf an die Multis verkaufen – indem sie deren Produkte als „Hausmarke“ vertreiben und so tun, als sei dies das motorspezifisch Beste. Nur dies eine Öl (hinter dessen Name sich dann der preisgünstigste oder gewinnträchtigste Anbieter verbergen kann). Woher die verkündete Schmiermittel-Wohltat kommt – egal, wir bürgen für Qualität. Welche Qualität wissenschaftlich exakt angeboten wird: Was soll's, davon verstehen ja eh nur die Hersteller was. – Woran eben auch immer weniger glauben. Also was tun, damit die Herde der Gläubigen sich nicht noch mehr dezimiert?

Ein kaufmännisches Husarenstückchen wäre es für die Öl-Multis gewesen, wäre es ihrer gut geschmierten Lobby 1968 gelungen, einen ihrer wirtschaftlichen Macht adäquaten Einfluß auf die Gestaltung des Altölbeseitigungsgesetzes auszuüben. Vorausgesetzt, ihr war damals überhaupt bewußt, daß der Selbstwechsler-Anteil sich so entwickeln wird.

Vorweggenommen: Hätten die Multis damals erreicht, daß angesichts der zwingenden Notwendigkeit zur unschädlichen Altölbeseitigung Motorenöl nur an Tankstellen und in Werkstätten verkauft werden darf, die für eine kontrollierte Altölbeseitigung „garantieren“ – wir hätten heute wahrscheinlich nur noch Motorenölpreise, die von keinerlei Wettbewerb gebremst würden (siehe Entwicklung auf dem Benzinmarkt). Wechselöl könnte man nur dort loswerden, wo's Frischöl gibt. Es „irgendwo loszuwerden“, würde sich nicht mehr lohnen. Es gäb' ja eh nur noch „das Beste“. Und nur noch an Tankstellen und in Werkstätten! Zu festgefügten Preisen. Was auch dem Gesetzgeber schnell klar wurde. Der auf keinen Fall eine so drastische Wettbewerbseinschränkung zulassen wollte. Zumal die Bundesregierung keine Anhaltspunkte dafür hatte, daß durch private Selbstwechsler-Altöle gravierende Umweltschäden verursacht wurden. Wir sollten daraus lernen, Schwerbegreifenden nachhelfen, Uneinsichtige nachhaltig aufklären. Denn: Wird die Menge der unkontrolliert-umweltschädigenden Selbstwechsler-Altöle gravierend, wird unsachgemäß „beseitigt“, dann könnte eine Reglementierungsforderung nach genanntem Muster doch noch Gehör finden. Und so ganz nebenher eine nicht mehr preisdrückende Wettbewerbsbeschränkung zur Folge haben. Wer die Dummen wären – jeder weiß es.

Bestimmt nicht jeder weiß es, daß es dieses Altölgesetz überhaupt gibt, was es an Vorteilhaftem bietet, welche Auslegungsmöglichkeiten in ihm stecken. Es ist eines jener Gesetze, von denen man – wie hier – durch Zufall oder durch widrige Umstände erfährt. Das mag unter anderem daran liegen, daß außer dem Gesetzgeber und den bezuschußten Beseitigungsunternehmen niemand so recht Lust verspürt, die für den privaten Verbraucher wesentlichen Inhalte darzulegen, ihn zum Nachdenken anzuregen. Was mit nachfolgendem Handzettel beabsichtigt wurde, den das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft (als quasi oberste Überwachungsinstanz) für Handelsölkäufer hat drucken lassen, der aber anscheinend auch keine große Verbreitung findet. Oder haben Sie bei Ihrem Motorenölverkäufer den schon mal mitsamt der Sammelstellen-Liste gesehen?:

Achtung! Gefahr!

ALTÖL

unkontrolliert beseitigt, ist eine große Gefahr für Wasser und Boden.
Es muß daher kontrolliert beseitigt werden.

SIE HABEN ANSPRUCH DARAUF!

Die umweltfreundliche Beseitigung haben Sie beim Ölkauf bezahlt. Außerdem: Schon auf fahrlässige Verunreinigung der Gewässer steht bis zu einem Jahr Freiheitsstrafe oder Geldstrafe. Für angerichtete Schäden haften Sie in unbegrenzter Höhe.

IHR Beitrag zum Umweltschutz:
Bringen Sie das Altöl zur Sammelstelle.
Die Anschrift der Sammelstelle liegt hier aus.

VIELEN DANK!

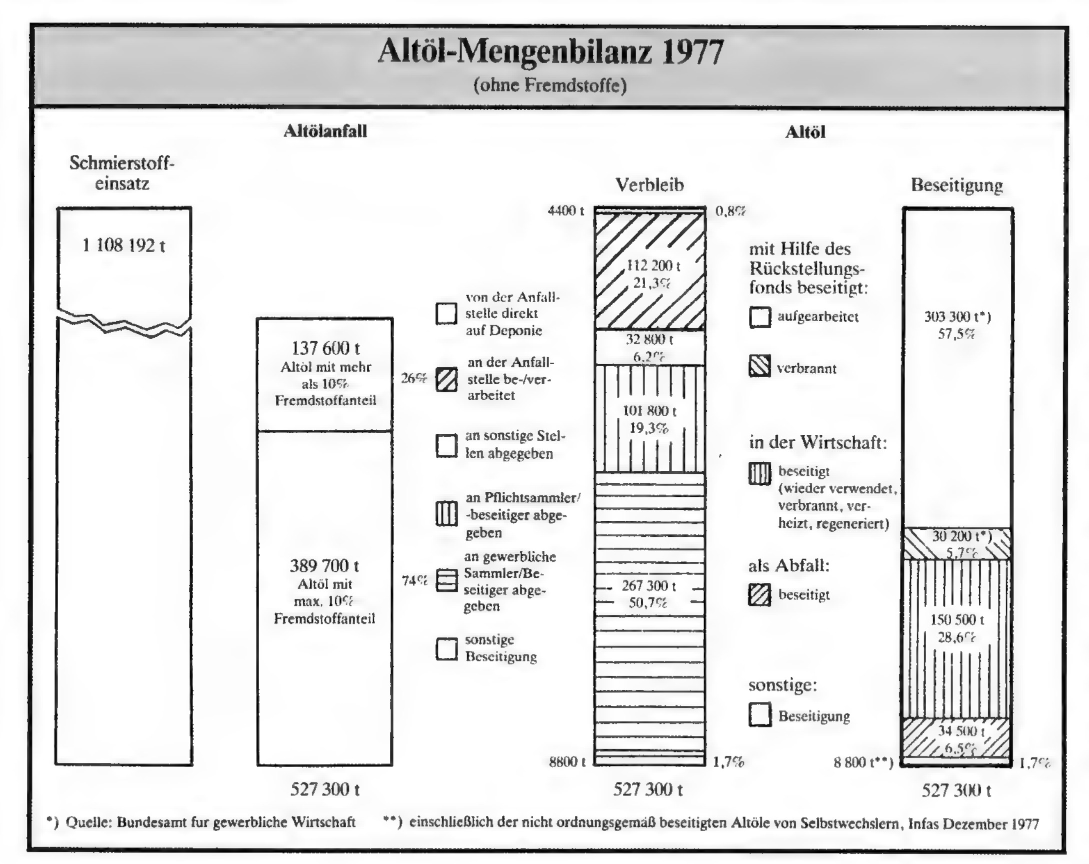
Na, hört sich das nicht gut an: Wir haben mit dem Frischölkauf die umweltfreundliche Beseitigung des Altöls schon bezahlt. Nur: Wie funktioniert das? Seit November 1979 ist immerhin jedes Kilo versteuertes Motorenöl mit einer Altölabgabe von elf Pfennigen belastet (bis dahin betrug die sogenannte Ausgleichsabgabe neun Pfennige pro Kilo. In Kilo wird gerechnet, weil nicht jeder Liter Motorenöl des unterschiedlichen spezifischen Gewichts wegen ein Kilo wiegt).

Altöl war nie Dreck, nie wertloser Müll, nie nur stinkender und nur umweltgefährdender Abfall. Erst die inzwischen leise gewordenen Wegwerf-Prediger nannten es in ihrer grenzenlosen Überheblichkeit nutzloses Zeug. Altöl, von sogenannten Zweitraffineuren ordnungsgemäß behandelt, kann sich qualitativ durchaus mit guten Markenölen messen. Insbesondere dann, wenn das Ausgangsprodukt nur normal verschmutztes Motorenöl ist. Und das ist eine ganze Menge.

Abnahmepflicht

„Insgesamt sind in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1977 527000 Tonnen Altöle – ohne Fremdstoffe – angefallen“, heißt es in der schon zitierten Untersuchung des Bundesamtes für gewerbliche Wirtschaft. 53,8 Prozent, also über die Hälfte, stammte aus Motorenölen, 11 Prozent aus Getriebeölen. 74 Prozent oder 389700 Tonnen hatten einen Fremdstoffanteil von lediglich maximal 10 Prozent. Was das bedeutet:

„Die Altölbesitzer haben das Recht, die kostenlose Übernahme aller bei ihnen anfallenden Altöle zu verlangen. Sie haben lediglich die Kosten für die Abholung insoweit zu tragen, als der Anteil an Fremdstoffen eine bestimmte Grenze überschreitet.“ In die Praxis übersetzt heißt dies: Altöl muß grundsätzlich abgenommen werden. Enthält es bis maximal 10 Prozent Fremdstoffe, dann wird es ab 200 Liter kostenlos abgeholt. Von beim Bundesamt registrierten und lizenzierten Altöl-Transporteuren, -Beseitigern und/oder Weiterverwertern. Liegt der Fremdstoffanteil höher (zum Beispiel bei bestimmten Industrieölen), dann muß zugezahlt werden. Karl Eckel, stellvertretender Referatsleiter Altöl beim Bun-



desamt für gewerbliche Wirtschaft: „Die Verschmutzungsgrenze von zehn Prozent ist vom Gesetzgeber gerade mit Rücksicht auf den privaten Motorenölverbraucher festgesetzt worden. Er, der durch die Ausgleichsabgabe die Mittel des Altölbeseitigungs-Fonds aufbringt, soll (dafür) kostenlos entsorgt werden." Im Alltagsumgang heißt dies wiederum: Sie und ich, wir können unser Selbstwechsler-Altöl bei den zu erfragenden Beseitigungsunternehmen und den meist vorhandenen kommunalen Sammelstellen abgeben. Dorthin kann's unter Umständen aber so weit sein, daß Gott sei Dank nur wenige deshalb zu Umweltverpestern, also straffällig werden. Man kann's auch durchaus bequemer haben: Durch die Bildung einer Altölgemeinschaft und die sicher dann problemlos zu erhaltende Genehmigung zur Aufstellung eines 200-Liter-Fasses, wenn die Bestimmungen über die Lagerung gefährlicher Flüssigkeiten erfüllt werden. Was sich aufwendiger anhört, als es ist. Dieses Faß wird, wenn es voll ist, kostenlos geleert. Den lizenzierten Abholer für ihr Gebiet kann ihnen ihre Kommunalverwaltung (Müllabfuhr) nennen. Warum eigentlich werden nicht Tankstellen und Werkstätten, die das satte Geschäft mit dem Auto machen, verpflichtet, auch dann Kleinstmengen an Altöl kostenlos abzunehmen, wenn das Frischöl nicht bei ihnen gekauft wurde? Zumal sie von Gesetzes wegen verpflichtet sind, eine Altöl-Sammelstelle für den eigenen Anfall zu unterhalten?
Wer solch eine Frage stellt, der ist in den Augen der meisten Befragten respektive Betroffenen ein Aufwiegler und Spinner. Denn: Das würde letztendlich die Umsatzverluste bei den teureren Motorenölen forcieren und den Kauf preiswerterer Öle in Kaufhäusern, SB-Läden und bei vergleichbaren Quellen anheizen! Oder aber Tankstellen und Werkstätten müßten ebenfalls entsprechend preisgünstige Angebote machen (was ja auch vorkommt).

Altölgemeinschaft lohnt sich

Wie dem auch sei. Der Gesetzgeber hat bisher auf eine entsprechende Verpflichtung verzichtet. Bisher. Vielleicht gar in der Annahme, daß zum Beispiel das Vorbild von Warenhausketten Schule macht, die sich freiwillig verpflichtet haben, Sammelstellen für Selbstwechsleröle einzurichten. Sie schließen den Kreislauf: Versorgen und entsorgen – ohne lange zu fragen, ob das abgegebene Altöl auch aus einem Frischölkauf von ihnen stammt. Klar: Bei ihren Angeboten besteht nicht die Gefahr, daß der Motorenöl-Verbraucher auf den Geschmack des Do-it-yourself-Wechsels kommt. Wer dort kauft, der tut dies in der Regel eh schon.
Bleibt nachzufragen: Warum eigentlich wird der sparsame Kleinmengen-Verbraucher nicht besser unterstützt in seinem Bemühen, Altöl auf eine ebenso bequeme wie umweltschützend-anständige Art loszuwerden? Ja, warum honoriert man nicht Anstand und warum fördert man nicht den volkswirtschaftlichen Nutzen durch finanzielle Anreize? In einem Kommentar zum Regierungsentwurf des 2. Altöländerungsgesetzes heißt es in der Zeitschrift „Erdöl und Kohle": „Nach wie vor ist es den Beseitigungsunternehmen unbenommen, für das ihnen überlassene Altöl etwas zu zahlen. Sie werden das tun, wenn sie diese – nicht zuschußfähigen – Kosten durch höheren Umsatz und/oder höhere Erlöse decken können." Wer große Mengen Altöl anzubieten hat, der wird heute schon nicht mehr nur kostenfrei entsorgt (wie das Gesetz es befiehlt und der Kleine Mann es finanziert), derartige Anbieter bekommen je nach Fremdstoffanteilen im Altöl eine nicht zu unterschätzende Entschädigung. Im Bericht der Bundesregierung vom 31. März 1978 kann man sogar lesen, „... daß Altöle, insbesondere solche mit hohem Mineralölgehalt, in steigendem Maße nur gegen Entgelte vom Altölbesitzer zu erhalten sind". Ganz klar: Dies gilt für Großmengen-Anbieter. Die 1977 „mit 79,50 DM je Tonne die höchsten Preise" erzielten.

Die Ölkrise von 1973 hat der arroganten Wegwerfgesellschaft den Spiegel der Besinnung vors Gesicht gehalten.

Altöle sind danach wieder zu brauchbaren, wenn nicht gar wertvollen Wirtschaftsgütern geworden. Die „Arbeitsgemeinschaft mittelständischer Mineralöl-Raffinerien e. V." (AMMRA) schlug der Bundesregierung gar vor, im Altölgesetz die „Priorität der Aufarbeitung gegenüber der Verbrennung" zu verankern. Finanziell zu fördern. Und dabei sollte man sich vielleicht der Bedeutung der Redensart bewußt werden: Kleinvieh macht auch Mist. Weil dies so ist:
- lohnt sich die Bildung von Altölgemeinschaften;
- sollten kleinere Gemeinden für sie profitable Sammelstellen anbieten und
- Städte doch wenigstens einmal darüber nachdenken, ob es sich für sie nicht lohnt, etwa zweimal im Jahr Altöl-Kleinmengen bei der regelmäßigen Müllabfuhr mitanzunehmen;
- sollten Kleinbetriebe prüfen, ob nicht auch bei ihnen möglich ist, was viele Großbetriebe schon seit geraumer Zeit ihren Mitarbeitern anbieten: Ölwechsel und Entsorgung im Betrieb;
- sollte die Bundesregierung darauf drängen, daß das aus Selbstwechselvorgängen stammende Altöl von insgesamt rund 25 800 Tonnen (1977) auch anstandslos bei Tankstellen und Werkstätten abgegeben werden kann.

Jeder weiß: Altöl ist viel zu wertvoll, um es durch Verfeuern zu beseitigen.

Und jeder weiß mittlerweile auch dies: Mit einer Motorenöl-Mengenverknappung ließe sich nach bewährtem Vorbild sowohl das Problem der Altölbeseitigung als auch das des manchen zu hoch erscheinenden Preisniveaus für Frischöle an Tankstellen und in Werkstätten lösen. Mit einem Schlag. Wann kommt er?

Leserbriefe

... Thema Öl

Hat Ford Probleme?

Seit einiger Zeit veröffentlichen Sie regelmäßig Artikel zum Thema Motorenöl, darunter ein Vordruck zur Anfrage bei Automobil-Herstellern wegen der richtigen Ölsorte für unsere Autos. Diesen Vordruck schickte ich schon vor vielen Monaten an die Firma Ford in Köln und bat um Auskunft für meinen Wagen vom Typ Fiesta, da in der Betriebsanleitung nur ein allgemeiner Hinweis steht, die Werkstätten wüßten Bescheid.
Darauf erhielt ich folgendes Schreiben und seitdem nichts mehr, trotz eines zweiten Briefes von mir. Was kann ich tun, um eine klare Auskunft vom Hersteller meines Wagens zu erhalten? Udo Dreyer
Karlsruhe

Der Zwischenbescheid der Firma Ford, Abteilung Pkw-Kundenbetreuung, Rechtsfälle und Technische Anfragen, vom 19. September 1979 lautete wie folgt:
„Auch einfach erscheinende Fragen erfordern mitunter eine umfangreiche Prüfung. Einige Anfragen lassen sich deshalb nicht so schnell beantworten, wie wir selbst es gerne möchten. Bitte seien Sie nicht böse mit uns, wenn Sie noch einige Zeit auf Antwort warten müssen. Wir melden uns so schnell wie möglich wieder. Vielen Dank für Ihr Verständnis."
● Die Frage, die unser Leser stellte, hatte folgenden Text:
„Sehr geehrte Herren,
ich fahre ein Auto Ihres Fabrikats. In der Betriebsanleitung ist das Kapitel über das zu verwendende Motorenöl für mich unverständlich bzw. mehrdeutig.
Bitte beantworten Sie mir folgende Fragen:
1. Welche Motorenöl-Qualität muß ich verwenden?
2. Welche SAE-Klasse schreiben Sie vor:
2a: Im Sommer
2b: Im Winter
2c: ganzjährig?"

Macht weiter so

Lieber mal eine Prozeßandrohung, als dauernd der brave Rechtschaffene hinterm Schreibtisch. Lernt von der CSU. Da sind in der Spitze Leute, die von Prozessen viel verstehen, und sie kommen dann noch ins Fernsehen.
R. Zandt
Hamburg

... aber schnellstens!

Als Verbraucher bin ich der Meinung, daß man Ihre vier Fragen nur mit einem Ja beantworten soll. Die Forderungen müssen schnellstens in die Tat umgesetzt werden.
Alfred Lange
Herzogenrath

Jetzt weiß man wo es langgeht

Mit Freude und Vergnügen habe ich Ihren Report über das Ölgeschäft gelesen und daraus meine Konsequenzen über gewisse Preise und Marken gezogen. Insbesondere möchte ich mich für die Entschlüsselung einiger Fachzeichen bedanken. Jetzt weiß man endlich, wo es lang geht. Anbei eine Anmerkung an die Adresse der Deutschen Shell AG: Ich habe über 20000 Kilometer hinweg preiswertes „Shell Four Season" gefahren, das ich in England gekauft hatte. In diesem Land ist dieses Öl eine gängige Sorte, und ich wüßte nicht, daß dort die Motoren andersherum laufen. An meinem Wagen habe ich bezüglich des Motors weder nachlassende Kompression noch Ablagerungen an den Ventilen festgestellt. Der Wagen hat unterdessen 60000 Kilometer, und der Motor schnurrt noch trotz „Four Seasons" wie ein Uhrwerk. Toi, toi, toi. Karl Metz
Bensheim

Kennzeichnung notwendig

Es ist grundsätzlich notwendig, eine Kennzeichnung einzuführen, aus der hervorgeht, für welche Fahrzeugtypen sich eine bestimmte Ölsorte nicht eignet. Außerdem soll, wie bei anderen Verbrauchsgütern auch, die Forderung nach Schaffung und Definition einer Motorenöl-Qualitätsnorm gestellt werden. Werner Kaczor
Duisburg

Verbraucherschutz

Ich hoffe, daß Ihre Artikelserie und diese Umfrage nach der Qualitätsbezeichnung von Motorenöl auch bei anderen Ölverbrauchern gut ankommt.
Günter Matthies
Darmstadt

Sonderdruck?

Meinen aufrichtigen Dank für den in Fortsetzungen erschienenen Ölreport. Endlich einmal eine der Komplexität der Materie angemessene Darstellung des Sachverhalts. Ich finde diese Serie so wertvoll, daß ich folgende Überlegungen dazu angestellt habe: Bis ich selbst festgestellt habe, daß diese Fortsetzungen für mich persönlich von großem Nutzen sind, waren die früheren zum Thema erschienenen Beiträge schon „verlegt". So wie mir mag es auch anderen ergangen sein. Mein Vorschlag geht nun dahin, einen Sonderdruck dieses Artikels in seiner Gesamtheit anfertigen zu lassen und ihn interessierten Mitgliedern gegen eine Gebühr zukommen zu lassen. Zwar ist der Beitrag nicht so angenehm und einfach wie die Bildzeitung zu lesen und für diesen Leserkreis wohl auch unverständlich, aber ich bin sicher, es würden sich viele mit mir freuen, diesen Sonderdruck noch einmal in Ruhe zu lesen. Alex Eberl
Regensburg

Keine Antwort

Bravo für Ihren Ölreport! Ich habe mich bei meiner Auto-Firma Fiat zweimal erkundigt, welches Öl ich außer Olio Fiat verwenden kann. Leider kam keine Antwort. Josef Sandner
Augsburg

Automobilisten wissen wenig

Zunächst vielen Dank für Ihre Informationsserie über Motorenöl. Ich selbst kaufe mein Öl immer schon nur nach den API-Kriterien. Dabei stelle ich aber immer wieder fest, wie wenig selbst erfahrene Automobilisten über Motorenöle wissen.
Vor einigen Monaten sprach ich in unserem Supermarkt einen „Fachverkäufer" wegen „Shell Four Seasons" an. Er erklärte mir, daß es ein gutes Öl sei, das man mit Zusätzen noch verbessern könne. Seit einiger Zeit ist dieses Öl aus dem Angebot des Supermarktes verschwunden. Am Verkaufsregal hängt jetzt eine Informationsschrift mit den API-Klassen und allerlei Wissenswertes über Motorenöl. Bei einem nochmaligen Gespräch mit dem gleichen Verkäufer erklärte dieser, daß er mit „Shell Four Seasons" nur Schwierigkeiten gehabt habe und daß er froh sei, es nicht mehr verkaufen zu müssen.
Bei meinem ersten Gespräch hatte er mir erklärt, daß er über die Ölserie in ACE Lenkrad informiert sei. Ich denke, dieses ist zumindest ein Teilerfolg für Ihre Zeitung, und Sie freuen sich sicherlich über solche Mitteilungen. Hartmut Wagner
Neunkirchen

Lenkrad-Leser haben entschieden	Ja	Nein
1. Es ist grundsätzlich notwendig, daß auf allen Motorenölgebinden die Ölfirmen die volle Anschrift ihrer Geschäftsstellen in Deutschland nennen.	98%	2,0%
2. Es ist auf allen Motorenölgebinden das Herkunftsland anzugeben (Made in ...) – so, wie bei anderen Verbrauchsgütern auch.	99%	1,0%
3. Die SAE-Klasse ist auf allen Motorenölverpackungen klar und deutlich anzugeben.	99,5%	0,5%
4. Es muß zwingend vorgeschrieben werden, daß auf allen in Deutschland zum Verkauf gelangenden Motorenölgebinden rechtsverbindlich erklärt wird, welcher API-Klasse der Inhalt entspricht.	100%	–

Ein überwältigendes Ergebnis unserer Leserumfrage: Fast 100 Prozent der Einsender unterstützen die Forderungen des ACE nach mehr Verbraucherschutz bei Motorenölgebinden.



Volvo P1800:

Oldtimer-Treffen in Bad Bergzabern

So viele Individualisten hatte das pfälzische Bad Bergzabern selten erlebt, als jüngst ein Aufgebot von 40 Volvo P 1800-Fahrzeugen das Kurstädtchen belagert hatte. Halter und Beifahrer waren zum 1. Internationalen Volvo-P-1800-Treffen angereist, um Solidarität für ein Auto zu bezeugen, das heute auf bundesdeutschen Fahrbahnen Seltenheitswert genießt.

Doch erinnern wir uns: Der Volvo P 1800 war 1960 bei seinem Erscheinen auf dem Pariser Salon eine Sensation. Die erste Version hatte der Schwede Hellmer Petterson gezeichnet, und gleich hatte das Fahrzeug eine bestimmte Publikums-Zielgruppe angesprochen. Wer vor einem Jahrzehnt auf einen Porsche verzichtete, weil vielleicht ein neureicher Popsänger den beruflichen Erfolg durch einen Zuffenhausener Sportwagen demonstriert hatte, griff häufig auf das exklusive Volvo-Coupé zurück, das allerdings schon 1960 mit über 15000 Mark zumindest im Preis dem Porsche ebenbürtig war.

Die Motorleistung indes war von jeher bescheiden: Das erste Modell hatte einen Motor mit 100 PS, der später auf 115 Pferdestärken erweitert wurde.

1968 wurde der P 1800 E mit einem Zwei-Liter-Motor und elektronisch gesteuerter Kraftstoff-Einspritzung aus der Taufe gehoben. Dafür war aber der Preis schon 1970 auf über 19000 Mark geklettert.

Als 1970 die amerikanischen Versicherungsprämien für Sportwagen drastisch erhöht wurden, machte man aus dem Coupé kurzerhand einen Kombi mit der unverwechselbaren Panzerglas-Heckscheibe. Die Neu-Version, die das Fahrzeug in der Bundesrepublik nahezu 2500 Mark teurer machte, hat zwar den Absatz merklich belebt, konnte aber das Ende des Volvos nicht mehr aufhalten.

Nach nahezu 15 Jahren wurde Ende 1973 die Fertigung aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Insgesamt wurden 47707 Exemplare gebaut. Zwei Drittel davon sind heute in den USA begehrte Liebhaberstükke; der Rest verteilt sich auf Europa. In der Bundesrepublik sind kaum mehr als 100 Exemplare zugelassen.

Auf deutschen Fahrbahnen genoß der P 1800 von jeher Seltenheitswert, obwohl das Exklusiv-Auto von Anfang an durch ein Massenmedium Schützenhilfe erhielt: Über ein Jahr lang strahlte das deutsche Fernsehen die englische Krimiserie „Simon Templar" aus, und Gangsterjäger Templar alias Roger Moore hat regelmäßig mit einem weißen Volvo P 1800 aufgeklärt.

Höhepunkt des Oldtimer-Treffens in Bad Bergzabern war eine Bildersuchfahrt, deren Sieger einen von Volvo-Deutschland gestifteten Wanderpokal erhielt.

Alle Fahrzeuge kamen heil am Ziel an. Einzig: Der Autor dieser Zeilen hat sich kurz vor Beendigung der Begegnung an einer Toreinfahrt den gesamten Auspuff abgerissen.

Lothar Behr

Teure Transparenz

Lärmschutz aus Glas als Vogelfalle



Für lärmgeplagte Anwohner von Schnellstraßen und Autobahnen gibt es als Abhilfe oftmals nur eine Lärmschutzwand, die zwar die Geräuschbelästigung dämpft, dafür aber Autofahrern und Anwohnern gleichermaßen die Sicht nimmt und unschön wirkt. Statt einer Aussicht auf Wiesen, Felder oder Berge baut sich vor dem Betroffenen eine unförmige graue oder schmutzfarbene Wand auf. Abhilfe verspricht neuerdings eine transparente Lärmschutzwand der Flachglas AG, Gelsenkirchen.



Schön ist sie, die Vorstellung Lärmschutz und Durchsicht vereint zu haben. Es stimmt aber nicht ganz, wenn die Flachglas-Leute in einer Pressemitteilung schreiben, daß schöne Landschaften nicht mehr zerschnitten werden – das sind sie bereits durch den Bau der Straßen – und daß die Anwohner nicht mehr hinter vier oder fünf Meter hohen Mauern leben müssen – das müssen sie immer noch, auch wenn die „Mauern" aus Glas sind. Genauer gesagt aus zwölf Millimeter dickem vorgespanntem „Delodur"-Einscheibensicherheitsglas, das in Spezialprofile aus Klöckner-Stahl eingebettet ist.

Die Funktionsfähigkeit der durchsichtigen Wand ist auf bestimmte Anwendungsgebiete beschränkt, da es sich dabei um eine reflektierende Lärmschutzeinrichtung handelt. Die auf die Wand auftreffenden Schallwellen werden zurückgeworfen, während sie von absorbierenden Wänden geschluckt werden. Durchschneidet die Straße also ein Wohngebiet, so ist eine Delodur-Wand nicht sehr wirkungsvoll. Hier müssen absorbierende Wände eingesetzt werden. Liegt gegenüber dem Wohngebiet aber eine Industrieansiedlung oder eine freie Fläche, dann genügt eine reflektierende Wand vollauf. Die Kosten zur Errichtung einer transparenten Wand entsprechen nach Angaben eines Sprechers der Flachglas AG denen herkömmlicher Lärmschutzeinrichtungen.

Doch die Durchsicht hat auch ihre Nachteile: Zum einen müssen die Glasflächen regelmäßig gereinigt werden, damit die Sicht nicht allzusehr getrübt wird. Trotz der Eigenreinigungskraft von Glas – im Regen wird der meiste Dreck weggespült – hält Flachglas-Sprecher Pinnekamp eine (einseitige) Reinigung pro Jahr für notwendig. Er berief sich dabei in einem Gespräch mit ACE-Lenkrad auf Erfahrungen, die in Frankreich mit ähnlichen transparenten Lärmschutzwänden gemacht worden sind. Die dort anfallenden Reinigungskosten bezifferte er auf 900 Mark für eine Länge von 400 Metern. Aufgerechnet würde der Kilometer Reinigung also 2000 Mark im Jahr kosten.

Zum anderen ist Glas natürlich nicht ganz vor Zerstörung gefeit. Die Einzelteile lassen sich – wie auf dem Foto ersichtlich – relativ leicht auswechseln. Schlimmer sieht es für die Vogelwelt aus. In einem Brief an Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle hat sich der Vorsitzende des Bundes für Umwelt- und Naturschutz, Gerhard Thielcke aus Radolfzell, gegen den Bau derartiger Lärmschutzwände ausgesprochen. Die Glasscheiben in der freien Landschaft würden zu einer Vervielfachung der Verluste an brütenden und durchziehenden Vögeln führen, die derartige Glasflächen nicht oder zu spät wahrnehmen könnten. Wenn solche Scheiben in größerem Umfang montiert würden, wäre das nach Ansicht der Naturschützer eine Katastrophe für diese Tiere.

Der transparente Lärmschutz ist sicherlich eine gute Idee. Doch selbst wenn man die Nachfolgekosten, die durch Reinigung und Instandsetzung entstehen, lediglich als Schönheitsfehler betrachtet, muß man sich doch fragen, ob der Einsatz für die gute Aussicht nicht zu hoch ist. Denn unser Durchblick bedeutet für Vögel den Tod.

Feuerlöscher in allen Autos?

Experten halten nichts davon

Fast immer dann, wenn irgendwo in der Bundesrepublik ein Mensch in den Flammen eines verunglückten Autos oder in dem Auto selbst umgekommen ist, wird eine Diskussion geschürt, die man bislang mit Sachargumenten nicht löschen konnte. Unfälle dieser Art und vor allen Dingen ihre schlimmen Folgen ließen sich dann vermeiden, so wird spekuliert und diskutiert, wenn jedes Auto – also immerhin rund 21 Millionen – mit einem Feuerlöscher ausgerüstet sei. Dann könnten mehrere kleine Feuerlöscher zusammen das große Feuer ausblasen und die Leute retten. Spekulationen dieser Art können künftig höchstens noch als Verkaufsargument für Feuerlöscher dienen, aber keinesfalls mehr die Forderung nach einer zwangsweisen Ausstattung mit diesem Gerät untermauern. Die Bundesanstalt für das Straßenwesen hat im Auftrag des Verkehrsministeriums eine Kosten-Nutzen-Überlegung angestellt und dabei in- und ausländische Literatur sowie ein Expertengespräch ausgewertet. Das Ergebnis: Eine allgemeine Ausrüstung des Pkw-Bestandes mit Feuerlöschern ist aus gesamtwirtschaftlicher Sicht nicht zu befürworten.

Lediglich die Propagierung der freiwilligen Ausrüstung von Fahrzeugen wurde von der BASt empfohlen, und zwar mit 2-Kilogramm-Löschern. Freilich sehen die Kölner Forscher auch darin nur einen Sinn, wenn die Öffentlichkeit über die Wirkungszusammenhänge bei Fahrzeugbränden, über die Möglichkeiten und Grenzen von Feuerlöschern, über deren fachgerechte Handhabung verstärkt informiert werden. Sie fordern deshalb von einschlägigen Institutionen praktische Übungen mit tragbaren Feuerlöschern.

Die Statistik der Kraftfahrzeugversicherer weist für das der Untersuchung zugrunde liegende Jahr 1977 rund 51 000 Kraftfahrzeugbrände aus. Allerdings wissen die Versicherer nicht genau, ob es 39 000 oder 46 000 Pkw-Brände waren, denn darin sind auch alle sogenannten „Schmorschäden" enthalten. Insgesamt 52 Millionen Mark Sachschaden an Fahrzeugen und Ladung ist dabei entstanden. Nach dieser Statistik stehen aber 99 Prozent aller Fahrzeugbrände in keinem Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall, denn meist handelt es sich um Brände infolge technischer Mängel, Fahrlässigkeit oder Brandstiftung. In aller Regel besteht also die Möglichkeit zur Selbstrettung oder zur Rettung durch andere und zu einer ausgedehnten Brandbekämpfung.

Experten haben nachgewiesen, daß bei einem Vergaserbrand eines Frontmotor-Fahrzeuges infolge eines technischen Mangels die Flammen erst nach acht bis zehn Minuten das Armaturenbrett erreichen. Danach dauerte es noch eine bis drei Minuten bis zur völligen Entflammung des Innenraumes. Andere Experten erinnerten in diesem Zusammenhang daran, daß die Fahrgastzelle durch feuerhemmendes Material noch besser geschützt ist als vor Jahren.

Anders dagegen breitet sich das Feuer bei einem Unfall sehr schnell aus. Meist ist der Tank verletzt, und das auslaufende Benzin bietet genügend Nahrung. Aufgrund der Schwere des Unfalls ist eine Eigenrettung oft nicht möglich, und die Einsatzzeiten der Feuerwehren sind in den allermeisten Fällen zu groß, um die Fahrzeuginsassen zu retten, die von einem Feuer bedroht sind. Die schweren Personenschäden sind deshalb fast nur bei Unfallbränden zu erwarten. Für 1977 schätzten die Kraftfahrzeugversicherer, daß es in der Bundesrepublik bei insgesamt 379 Pkw-Unfällen gebrannt hat und dabei 456 Passagiere verletzt und rund 110 getötet wurden. Genaues weiß man nicht, denn ganz sicher wurde nur ein Teil dieser Insassen durch Brandeinwirkungen verletzt oder getötet. Nach Schätzungen der Versicherer starben bei diesen Unfällen zwischen 55 und maximal 80 Personen im brennenden Fahrzeug, wobei aber niemand weiß, ob letztlich die Flammen die Todesursache waren oder die vorangegangenen inneren Verletzungen.

Die BASt-Untersuchung umfaßt auch die Wirksamkeit der tragbaren Feuerlöscher. Nur wenn man von der Idealvorstellung ausgehe, bei jedem Fahrzeugbrand könne das Feuer schnell und wirkungsvoll mit geeigneten Geräten bekämpft werden, ließen sich nahezu alle durch Brand verursachten Personenschäden und der größte Teil der Sachschäden verhindern. Diese Idealvorstellung könne aber in der Praxis aus mehreren Gründen nicht verwirklicht werden, heißt es in der Studie:

- Außenstehende sind zur Hilfeleistung nicht bereit.
- Hilfswillige sind nicht immer in der Lage, fachgerecht zu löschen, oder sie treffen gar zu spät am Brandplatz ein.
- Feuerlöscher haben eine zu geringe Löschwirkung oder sind nicht funktionstüchtig.

Häufig wurde auch beobachtet, daß durch falsche Einschätzung der wirklichen Sprühdauer dieser 2-Kilo-Feuerlöscher (im Schnitt können sie zwischen acht und zwölf Sekunden ihr Pulver versprühen), das Löschmittel wirkungslos verpuffte. Aus Angst vor den Flammen oder möglichen Explosionen blieben die meisten Helfer zumeist sogar zu weit vom Brandherd weg.

Wenn man 1980 mit 23 Millionen Autos in der Bundesrepublik rechnet, betragen die laufenden jährlichen Ausrüstungskosten mit Feuerlöschern (Ersatzinvestitionen), abhängig davon, welche Löscher man kauft, zwischen 115 Millionen Mark (Pulverlöscher) und 230 Millionen Mark (Halon-Löscher). In dieser Schätzung sind weder die Kosten für die alle zwei Jahre erforderliche Überprüfung, noch die Kosten für eine erforderliche Ausbildung der Kraftfahrer in der sachgerechten Bedienung der Feuerlöscher, enthalten. Auch wenn durch eine Massenfertigung infolge einer allgemeinen Ausrüstungspflicht die Feuerlöscher schließlich billiger würden (die Verbandskästen sind seinerzeit auch nicht billiger geworden), würde sich eine solche Mammutinvestition nur für die Hersteller lohnen. Selbst wenn man davon ausgeht, daß ohne die Einführung einer allgemeinen Ausrüstungspflicht jährlich 100 Menschen infolge eines Pkw-Brandes den Tod finden und 500 schwer verletzt würden und insgesamt 50 000 Autos ausbrennen (von denen zwei Prozent durch einen Unfall in Flammen geraten), dann sind diese, im Vergleich mit der vorliegenden Statistik sehr pessimistischen Annahmen, nicht geeignet, die großen Kosten für eine allgemeine Ausrüstung zu rechtfertigen.

Das kühle BASt-Urteil in einem immer wieder aufbrennenden Streit: Die Kosten einer allgemeinen Ausrüstung würden somit den Nutzen übersteigen.

Zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation empfehlen die Experten der BASt:

- Wer sein Auto freiwillig mit Feuerlöschern ausrüstet, sollte unbedingt einen 2-Kilo-Löscher kaufen. Außerdem soll er diesen Löscher ständig warten und kontrollieren lassen und schließlich auch wissen, wie man damit umgeht. Wenn es einmal brennt, sollte er beherzt an das Objekt herangehen und gezielt gegen die Flammen kämpfen. Er hat dafür höchstens zwölf Sekunden Zeit.



Was bleibt noch übrig?

Betriebskosten 1980

Das gerade abgelaufene Jahr belastete den Autofahrer wie nie zuvor. Ab Januar 1979 galten neue Versicherungstarife. Wir berücksichtigten sie bereits in unserer Tabelle 1979 (Lenkrad 1/79). Aber dann ging es erst richtig los. Die Kraftstoffpreise gerieten in einen fast unkontrollierten Galopp. Und die einst als Schallmauer bezeichnete Mark-Grenze für einen Liter Kraftstoff wurde nahezu mühelos übersprungen. Manche Automobilfirmen kamen mit dem Drucken neuer Preislisten kaum noch nach. Preiserhöhungsrunde – wie üblich – im Frühjahr, Mehrwertsteuererhöhung im Juli, neue Modelle und zusätzliche Sicherheitseinrichtungen ließen die Listenpreise für Automobile praktisch das ganze Jahr über kontinuierlich steigen.

Preiskorrekturen nach unten, wie kürzlich bei Toyota aufgrund günstiger Yen-Kurse, genießen Seltenheitswert. Außerdem mußte das Preisgefüge Starlet, Tercel und neue Corolla ausgeglichen werden. Die billigsten Opel Rekord und Ford Granada kosten inzwischen um die 15000 DM und verbrauchen etwa 12 Liter Kraftstoff auf 100 km, in etwa also ein Fünfzigmarkschein auf 400 km. Seit Herbst und Winter macht sich ein deutlicher Bremsvorgang beim Absatz bemerkbar. Nach Überstunden und Sonderschichten regieren nun wieder einmal Kurzarbeit und Umschichtung auf kleinere Modelle. Für einen BMW 518 muß man schon an die 20000 DM auf den Tisch blättern, und er schluckt etwa 13 Liter Kraftstoff (ECE 12,6 Liter/100 km Normalkraftstoff im Stadtverkehr). Man darf gespannt sein, wie sich die Bayern aus der Affäre ziehen. Als Spitzenreiter in der oberen Mittelklasse zeigt sich Daimler-Benz derzeit noch relativ unbeeindruckt. Der Mercedes 200 kostet in der Grundversion knapp über 21000 DM und verbraucht nach unseren Testergebnissen ca. 13,5 Liter Super (ECE-Stadt sogar 15,1 Liter/100 km).
Rechneten wir zur Jahreswende 1978/79 noch mit Kraftstoffpreisen unter einer Mark,



Fiat 127 L 900: 30,8 Pfennig pro Kilometer

so liegen die Kosten pro Liter nunmehr knapp über einer Mark bis zu fast 1,10 je nach Kraftstoffart und Tankstelle. Weitere Preissteigerungen bis zu 1,20 DM werden schon diskret angedeutet. Man wird abwarten müssen, was die Öl-Multis zu fordern versuchen und was der Markt verkraftet. Wir splitten erstmals unsere Betriebskostentabelle. Zusätzlich zu den üblichen Kostenberechnungen bis hin zu den monatlichen Kosten und den Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei 15000 Jahreskilometern geben wir am Fuß der Tabelle noch einen ganz neuen Kilometerpreis an: die Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei 15000 Jahreskilometern ohne Kraftstoffkosten. Damit besteht für jeden die Möglichkeit, seine Fahrkosten den sich möglicherweise ändernden Kraftstoffpreisen anzupassen. Die Abrechnung im Splitting sieht dann so aus: Kilometerpauschale ohne Kraftstoffkosten nach unserer Tabelle plus Benzingeld nach Beleg und den jeweils gültigen Benzinpreisen. Sofern sich keine unvorhergesehenen dramatischen Veränderungen ergeben, behält unsere Tabelle noch für längere Zeit ihre Gültigkeit. Versicherung und Steuer bleiben voraussichtlich 1980 stabil. Die ständig leicht steigenden Werkstattkosten spielen in der Gesamtabrechung nur eine vergleichsweise bescheidene Rolle. Lediglich der Kaufpreis des Autos dürfte sich weiter erhöhen. Er schlägt sich jedoch nur im Wertverlust nieder, den wir ohnehin mit



Citroën Visa Super: 36,2 Pfennig pro Kilometer

Typ		Citroën 2 CV Club	Citroën LN A	Fiat 126	Renault 4	VW Polo	Fiat 127 L 900	Ford Fiesta 1.0	Peugeot 104 GL
Richtpreis	DM	7 390,00	8 890,00	6 548,00	7 845,00	9 403,20	9 084,00	9 605,00	10 355,00*
Hubraum	cm^3	597	647	647	839	889	896	935	948
Leistung	kW/PS	21/29	26/36	17/23	25/34	29/40	33/45	29/40	33/45
Feste Jahreskosten:									
Steuer	DM	86,40	100,80	100,80	129,60	129,60	129,60	144,00	144,00
Versicherung	DM	558,00	597,00	358,00	558,00	597,00	612,00	597,00	612,00
Zwischensumme	DM	860,00	960,00	660,00	920,00	1 010,00	1 010,00	1 030,00	1 060,00
Wertverlust	DM	1 250,00	1 450,00	950,00	1 300,00	1 250,00	1 350,00	1 300,00	1 700,00
Summe	DM	2 110,00	2 410,00	1 610,00	2 220,00	2 260,00	2 360,00	2 330,00	2 760,00
Laufende Kosten pro 100 km:									
Kraftstoff	DM	7,40	7,95	7,10	8,10	8,60	8,50	8,60	8,60
Öl	DM	0,40	0,40	0,40	0,40	0,50	0,60	0,50	0,60
Reifen	DM	0,60	0,80	0,70	0,75	0,80	0,95	0,95	0,85
Werkstatt	DM	5,10	5,15	4,65	4,75	4,85	5,05	4,85	5,10
Summe	DM	13,50	14,30	12,85	14,00	14,75	15,10	14,90	15,15
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:									
15000 Jahres-km	DM	240,00	259,00	215,00	251,00	268,00	273,00	272,00	278,00
20000 Jahres-km	DM	296,00	318,00	269,00	310,00	330,00	336,00	334,00	341,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:									
15000 Jahres-km	DM	344,00	379,00	295,00	360,00	372,00	385,00	380,00	419,00
20000 Jahres-km	DM	401,00	439,00	348,00	418,00	434,00	448,00	442,00	482,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:									
15000 Jahres-km	Pf	19,2	20,7	17,2	20,1	21,5	21,8	21,7	22,2
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:									
15000 Jahres-km	Pf	27,5	30,3	23,6	28,8	29,8	30,8	30,4	33,5
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust/ohne Kraftstoff bei:									
15000 Jahres-km	Pf	20,1	22,4	16,5	20,7	21,2	22,3	21,8	24,9

Typ		Toyota Starlet 1,0	VW Polo S	VW Golf	Fiat Ritmo 60 L	Talbot Horizon LS 1,1	Citroën Visa Super	Datsun Cherry
Richtpreis	DM	9 595,00	9 736,14	10 462,59	10 393,00	11 050,00	10 390,00	10 080,00
Hubraum	cm^3	986	1 085	1 085	1 108	1 110	1 116	1 164
Leistung	kW/PS	33/45	37/50	37/50	44/60	40/55	42/57	38/52
Feste Jahreskosten:								
Steuer	DM	144,00	158,40	158,40	172,80	172,80	172,80	172,80
Versicherung	DM	612,00	745,00	745,00	840,00	745,00	840,00	745,00
Zwischensumme	DM	1 040,00	1 190,00	1 221,00	1 320,00	1 250,00	1 320,00	1 220,00
Wertverlust	DM	1 450,00	1 300,00	1 300,00	1 550,00	1 700,00	1 650,00	1 500,00
Summe	DM	2 490,00	2 490,00	2 520,00	2 870,00	2 950,00	2 970,00	2 720,00
Laufende Kosten pro 100 km:								
Kraftstoff	DM	9,10	9,10	9,60	10,10	9,60	9,55	9,60
Öl	DM	0,55	0,50	0,50	0,65	0,50	0,60	0,55
Reifen	DM	0,90	0,95	0,95	1,10	1,00	0,95	1,00
Werkstatt	DM	5,10	4,95	5,00	5,25	5,45	5,35	5,20
Summe	DM	15,65	15,50	16,05	17,10	16,55	16,45	16,35
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:								
15000 Jahres-km	DM	282,00	293,00	302,00	324,00	311,00	315,00	306,00
20000 Jahres-km	DM	347,00	357,00	369,00	395,00	380,00	384,00	374,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:								
15000 Jahres-km	DM	403,00	401,00	410,00	453,00	453,00	453,00	431,00
20000 Jahres-km	DM	468,00	466,00	477,00	524,00	521,00	521,00	499,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:								
15000 Jahres-km	Pf	22,6	23,4	24,2	25,9	24,9	25,2	24,5
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:								
15000 Jahres-km	Pf	32,2	32,1	32,8	36,2	36,2	36,2	34,5
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust/ohne Kraftstoff bei:								
15000 Jahres-km	Pf	23,1	23,0	23,2	26,1	26,6	26,7	24,9

* Richtpreis inkl. Vorfracht

Typ		VW Käfer 1200 L	Opel Kadett 1,2	Renault 14 TL	VW Polo LS 1,3	Ford Fiesta S 1,3	Ford Escort 1,3	Mazda 323 1300	Citroën GSA Club	Talbot 1510 LS	Toyota Tercel De Luxe	Renault 5 GTL	Audi 80	Opel Kadett 1,3 N	Opel Kadett 1,3 S	Alfa Romeo Alfasud 1,3 Super
Richtpreis	DM	8 505,27	10 745,00	11 810,00	10 724,88	12 212,07	10 371,78	10 090,00	13 300,00	12 950,00	10 095,00	11 095,00	12 884,02	11 140,00	11 395,00	13 190,00
Hubraum	cm^3	1 184	1 187	1 210	1 263	1 263	1 263	1 263	1 275	1 278	1 279	1 280	1 281	1 281	1 281	1 337
Leistung	kW/PS	25/34	39/53	43/59	44/60	49/66	40/54	44/60	48/65	40/55	48/65	33/45	40/55	44/60	55/75	51/70
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	172,80	172,80	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	201,60
Versicherung	DM	558,00	745,00	840,00	840,00	874,00	745,00	840,00	874,00	745,00	874,00	612,00	745,00	840,00	874,00	874,00
Zwischensumme	DM	980,00	1 240,00	1 380,00	1 350,00	1 430,00	1 240,00	1 330,00	1 460,00	1 320,00	1 360,00	1 130,00	1 320,00	1 360,00	1 400,00	1 470,00
Wertverlust	DM	1 200,00	1 500,00	1 800,00	1 550,00	1 750,00	1 550,00	1 600,00	2 200,00	1 900,00	1 550,00	1 700,00	1 750,00	1 550,00	1 600,00	2 200,00
Summe	DM	2 180,00	2 740,00	3 180,00	2 900,00	3 180,00	2 790,00	2 930,00	3 660,00	3 220,00	2 910,00	2 830,00	3 070,00	2 910,00	3 000,00	3 670,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	9,10	10,10	10,60	10,10	10,10	10,10	10,60	10,60	10,60	10,60	8,50	10,10	10,10	11,15	11,15
Öl	DM	0,40	0,45	0,60	0,50	0,50	0,55	0,55	0,60	0,50	0,55	0,45	0,50	0,45	0,45	0,70
Reifen	DM	1,00	1,05	1,05	1,00	1,10	1,05	1,05	1,10	1,10	1,00	0,80	1,05	1,05	1,15	1,25
Werkstatt	DM	4,45	4,90	5,55	5,10	5,15	5,20	5,30	5,60	5,55	5,40	5,05	5,15	5,00	5,20	6,25
Summe	DM	14,95	16,50	17,80	16,70	16,85	16,90	17,50	17,90	17,75	17,55	14,80	16,80	16,60	17,95	19,35
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	268,00	309,00	337,00	321,00	330,00	314,00	329,00	345,00	332,00	332,00	279,00	320,00	320,00	341,00	364,00
20 000 Jahres-km	DM	331,00	378,00	411,00	391,00	400,00	385,00	402,00	420,00	406,00	406,00	341,00	390,00	390,00	416,00	445,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	368,00	434,00	487,00	450,00	475,00	444,00	463,00	528,00	490,00	462,00	421,00	466,00	450,00	474,00	547,00
20 000 Jahres-km	DM	431,00	503,00	561,00	520,00	546,00	514,00	536,00	603,00	564,00	535,00	482,00	535,00	519,00	549,00	628,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	21,5	24,7	27,0	25,7	26,4	25,1	26,3	27,6	26,5	26,6	22,3	25,6	25,6	27,3	29,1
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	29,5	34,7	39,0	36,0	38,0	35,5	37,0	42,3	39,2	36,9	33,6	37,2	36,0	37,9	43,8
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust/ohne Kraftstoff bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	20,4	24,6	28,4	25,9	27,9	25,4	26,4	31,7	28,6	26,3	25,1	27,1	25,9	26,8	32,6



Ford Fiesta S 1,3: 38,0 Pfennig pro Kilometer

längerfristigen Durchschnittswerten ansetzten.

Neunzig interessante Autos

Wir wählten wieder 90 Modelle aus, die sozusagen die wichtigsten „Eckwerte“ bilden. Sie geben auch Anhaltspunkte für weitere Modelle innerhalb der großen Modellpaletten. Technisch nahezu baugleiche Reihen – wie etwa Audi 80 und VW Passat – sind nur einmal vertreten. Denn hier kann man von dem einen Typ auf den anderen Rückschlüsse ziehen. Soweit bereits erste Fahreindrücke vorliegen, berücksichtigen wir die Neuheiten der letzten Monate, beispielsweise den neuen Opel Kadett. Aus Platzgründen kann die Tabelle keine Coupés enthalten, die in der Technik weitgehend den entsprechenden Limousinen gleichen, wie etwa der Capri, Manta und Scirocco. Dasselbe gilt für die Kombis. Der Listenpreis entspricht immer dem Grundmodell ohne Extras und Aufpreisvarianten.

Feste Jahreskosten

Die Kraftfahrzeugsteuer kostet nach wie vor 14,40 DM pro 100 cm^3, seit vielen Jahren der einzige stabile Faktor in allen Betriebskostenrechnungen. Wir können nur immer wieder betonen, daß die Hubraumsteuer in den Kosten eine recht untergeordnete Rolle spielt und deshalb die Hubraumgröße als Kostenfaktor beim Autokauf nicht zu hoch eingeschätzt werden sollte. Mehr Beachtung verdie-



Opel Kadett 1,3 S: 37,9 Pfennig pro Kilometer



Volvo 343 L:
42,9 Pfennig pro Kilometer

nen dann schon die Versicherung und vor allem der Kraftstoffverbrauch.

Die Haftpflichtversicherung kann von Fall zu Fall erheblich differieren. Schon zwischen den verschiedenen Versicherungsgesellschaften bestehen Unterschiede bis zu zehn oder gar fünfzehn Prozent. Dazu kommen noch regionale Einstufungen, der Berufsstand (zum Beispiel Landwirte, Beamte) und nicht zuletzt das Wohlverhalten des Autofahrers. Denn Unfallfreiheit wird durch Schadenfreiheitsrabatte belohnt, Unfallhäufigkeit dagegen mit Aufschlägen, sprich Malus, bestraft. Unsere Kostenansätze entsprechen einem Mittelwert unter Berücksichtigung all dieser Faktoren.

Die Zwischensumme setzt sich aus Steuer, Versicherung und einer Nebenkostenpauschale zusammen. Diese Nebenkosten, die nach statistischen Ermittlungen bei etwa drei Prozent des Anschaffungswerts eines Fahrzeugs liegen, enthalten alle Aufwendungen, die nicht unbedingt von der jeweiligen Kilometerleistung abhängig sind. Dazu zählen etwa Überführung und Zulassung des Fahrzeugs, Zusatzversicherungen, Zubehöranschaffungen, Pflege, TÜV, andere Gebühren usw.

Parallel zu den Grundkosten läuft der Wertverlust, sowohl in den festen Jahreskosten als auch in den Endabrechnungen der Monatskosten und der Kosten pro Kilometer. Unsere Wertverlustrechnung basiert auf Neuwagenkauf und drei-



VW Passat Diesel:
35,8 Pfennig pro Kilometer

Typ		Renault 14 TS	Renault 18	Datsun Sunny	Volvo 343 L	Mitsubishi Colt 1400 GLX	Talbot Horizon GLS	Talbot 1510 GLS	VW Golf S	VW Golf Diesel	VW Passat Diesel	Peugeot 305 GLS	Fiat Ritmo 75 CL	Alfa Romeo Giulietta 1,6	BMW 316	Fiat 131 Supermirafiori
Richtpreis	DM	13 725,00	12 580,00	10 450,00	13 350,00	11 490,00	13 010,00	15 450,00	11 350,45	12 026,43	13 918,15	14 345,00*	12 401,59	17 490,00	16 250,00	14 976,00
Hubraum	cm³	1 360	1 387	1 387	1 387	1 400	1 424	1 424	1 439	1 460	1 460	1 461	1 465	1 556	1 563	1 574
Leistung	kW/PS	52/71	47/64	49/67	51/70	51/70	51/69	63/85	51/70	37/50	37/50	54/74	55/75	79/108	66/90	72/98
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	201,60	201,60	201,60	201,60	201,60	216,00	216,00	216,00	216,00	216,00	216,00	216,00	230,40	230,40	230,40
Versicherung	DM	874,00	874,00	874,00	874,00	874,00	874,00	948,00	874,00	745,00	745,00	874,00	874,00	997,00	948,00	997,00
Zwischensumme	DM	1 490,00	1 450,00	1 390,00	1 470,00	1 420,00	1 480,00	1 630,00	1 430,00	1 320,00	1 380,00	1 520,00	1 460,00	1 750,00	1 660,00	1 670,00
Wertverlust	DM	2 150,00	2 000,00	1 600,00	2 100,00	1 800,00	2 000,00	2 300,00	1 450,00	1 250,00	1 800,00	2 200,00	1 850,00	2 850,00	2 200,00	2 250,00
Summe	DM	3 640,00	3 450,00	2 990,00	3 570,00	3 220,00	3 480,00	3 930,00	2 880,00	2 570,00	3 180,00	3 720,00	3 310,00	4 600,00	3 860,00	3 920,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	11,15	10,60	10,10	11,65	10,60	10,60	11,65	10,60	7,20	7,70	11,15	10,60	13,25	12,65	12,20
Öl	DM	0,60	0,50	0,50	0,55	0,60	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,60	0,65	1,00	0,65	0,65
Reifen	DM	1,15	1,10	1,10	1,15	1,10	1,10	1,30	1,10	1,00	1,10	1,15	1,20	1,45	1,30	1,30
Werkstatt	DM	5,75	5,60	5,45	5,80	5,50	5,60	6,00	5,25	5,05	5,20	5,70	5,50	7,30	5,90	5,75
Summe	DM	18,65	17,80	17,15	19,15	17,80	17,80	19,45	17,45	13,85	14,60	18,60	17,95	23,00	20,50	19,90
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	357,00	343,00	330,00	362,00	341,00	346,00	379,00	337,00	283,00	297,00	359,00	346,00	433,00	394,00	388,00
20 000 Jahres-km	DM	435,00	417,00	401,00	441,00	415,00	420,00	460,00	410,00	341,00	358,00	436,00	421,00	529,00	480,00	471,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	536,00	510,00	463,00	537,00	491,00	512,00	570,00	458,00	387,00	447,00	542,00	500,00	670,00	578,00	575,00
20 000 Jahres-km	DM	614,00	584,00	535,00	616,00	565,00	586,00	651,00	531,00	445,00	508,00	620,00	575,00	766,00	663,00	658,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	28,6	27,4	26,4	28,9	27,2	27,6	30,3	27,0	22,6	23,8	28,7	27,7	34,6	31,5	31,0
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	42,9	40,8	37,1	42,9	39,2	41,0	45,6	36,6	31,0	35,8	43,4	40,0	53,6	46,2	46,0
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust/ohne Kraftstoff bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	31,7	30,2	27,0	31,3	28,6	30,4	34,0	26,0	23,8	28,1	32,2	29,4	40,4	33,6	33,8

* Richtpreis inkl. Vorfracht

Typ		Ford Taunus 1,6 S	Mazda 626 1,6	Audi 80 S	Audi 80 LS	Honda Accord Lim.	Renault 18 TS	Toyota Corona De Luxe	Datsun Bluebird	Opel Ascona 1,9	Alfa Romeo Alfetta 2000	Ford Taunus L 2,0	Mazda 929 L	Opel Rekord 2,0	Peugeot 505 GR	Porsche 924
Richtpreis	DM	12 756,09	12 820,00	13 454,05	14 684,97	14 960,00	13 865,00	14 495,00	13 060,00	13 027,27	19 990,00	13 952,00	14 590,00	15 449,55	18 260,00*	27 980,00
Hubraum	cm³	1 576	1 576	1 577	1 577	1 588	1 635	1 758	1 758	1 875	1 948	1 955	1 956	1 956	1 957	1 960
Leistung	kW/PS	54/73	55/75	55/75	63/85	59/80	58/79	63/86	65/88	55/75	89/121	74/101	66/90	66/90	71/96	92/125
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	230,40	230,40	230,40	230,40	230,40	244,80	259,20	259,20	273,60	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00
Versicherung	DM	874,00	874,00	874,00	948,00	948,00	948,00	948,00	948,00	874,00	1 147,00	997,00	948,00	948,00	997,00	1 147,00
Zwischensumme	DM	1 490,00	1 490,00	1 510,00	1 620,00	1 630,00	1 610,00	1 640,00	1 600,00	1 540,00	2 030,00	1 700,00	1 670,00	1 700,00	1 820,00	2 080,00
Wertverlust	DM	1 850,00	1 950,00	1 800,00	1 950,00	2 300,00	2 150,00	2 300,00	2 200,00	1 850,00	3 250,00	2 100,00	2 350,00	2 250,00	2 900,00	4 000,00
Summe	DM	3 340,00	3 440,00	3 310,00	3 570,00	3 930,00	3 760,00	3 940,00	3 800,00	3 390,00	5 280,00	3 800,00	4 020,00	3 950,00	4 720,00	6 080,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	12,20	11,10	10,60	11,10	10,60	11,15	12,10	12,10	12,10	14,30	13,25	12,10	13,65	12,70	12,20
Öl	DM	0,60	0,65	0,50	0,50	0,50	0,60	0,65	0,70	0,60	1,10	0,65	0,70	0,65	0,65	0,80
Reifen	DM	1,20	1,20	1,20	1,55	1,20	1,20	1,50	2,10	1,20	2,20	1,40	1,50	1,55	2,10	2,20
Werkstatt	DM	5,25	5,85	5,25	5,30	5,95	5,80	5,90	5,75	5,30	7,90	5,60	6,15	5,50	6,15	7,40
Summe	DM	19,25	18,80	17,55	18,45	18,25	18,75	20,15	20,65	19,20	25,50	20,90	20,45	21,35	21,60	22,60
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	365,00	359,00	345,00	365,00	364,00	368,00	388,00	391,00	368,00	488,00	403,00	395,00	408,00	421,00	456,00
20 000 Jahres-km	DM	445,00	437,00	418,00	442,00	440,00	446,00	472,00	477,00	448,00	594,00	490,00	480,00	497,00	511,00	550,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	519,00	521,00	495,00	528,00	555,00	548,00	580,00	575,00	522,00	759,00	578,00	590,00	596,00	663,00	789,00
20 000 Jahres-km	DM	599,00	600,00	568,00	605,00	631,00	626,00	664,00	661,00	602,00	865,00	665,00	676,00	685,00	753,00	883,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	29,2	28,7	27,6	29,2	29,1	29,5	31,1	31,3	29,4	39,0	32,2	31,6	32,7	33,7	36,4
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	41,5	41,7	39,6	42,2	44,4	43,8	46,4	46,0	41,8	60,7	46,2	47,2	47,7	53,0	63,1
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust/ohne Kraftstoff bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	29,3	30,6	29,0	31,1	33,8	32,6	34,3	33,9	29,7	46,4	33,0	35,1	34,0	40,3	50,9

* Richtpreis inkl. Vorfracht



Audi 80 LS:
42,2 Pfennig pro Kilometer

bis vierjährigem Besitz in erster Hand, ebenfalls ein statistisch abgesicherter Durchschnittswert. Im Hinblick auf mögliche Marktveränderungen innerhalb der nächsten Jahre glichen wir extreme Marktdaten etwas aus. Liegen keine ausreichend gesicherten Daten vor, dann kann man immer von der Faustregel ausgehen: etwa ein Prozent pro 1000 km, in unserer Rechnung also jährlich etwa 15 Prozent. Dabei spielen allerdings Fahrzeuggröße und Marktlage eine Rolle, die die Werte nach oben oder unten beeinflussen können. Wer ein älteres Fahrzeug besitzt, kann sich an unseren Kostenrechnungen ohne Wertverlust orientieren. Er sollte aber dann den Wertverlust, den er erwartet, den Kosten ohne Wertverlust hinzufügen. Nehmen wir einmal 600 DM im Jahr an, dann wären es 50 DM monatlich und 0,04 Pfennig pro Kilometer.

Laufende Kosten

Hier kommt den Kraftstoffkosten eine immer größere Bedeutung zu. Ein Liter Mehrverbrauch pro 100 km schlägt nunmehr schon mit mehr als einer Mark zu Buche, bei 1000 km mit 10 DM und bei 15 000 Jahreskilometern mit immerhin 150 DM! Es lohnt sich also mehr denn je, den Verbrauch im Auge zu behalten. Je nach Motorzustand und Fahrweise lassen sich bis zu 20 Prozent, teilweise sogar bis knapp über 30 Prozent Kraftstoff einsparen. Wir möchten deshalb noch einmal die wichtigsten Regeln wiederholen:



Peugeot 505 GR:
53,0 Pfennig pro Kilometer



Datsun Laurel 200: 50,7 Pfennig pro Kilometer

- Motor regelmäßig innerhalb der empfohlenen Intervalle einstellen lassen.
- Verkehrssituationen rechtzeitig einschätzen.
- Hektisches Beschleunigen und unnötiges Abbremsen vermeiden.
- Gleichmäßig und zügig fahren.
- Reifenluftdruck regelmäßig kontrollieren.
- Unnötigen Ballast innen und nicht benötigten Windwiderstand außen (Dachträger) vermeiden.

Für den Kraftstoffverbrauch gibt es inzwischen die neue ECE-Norm, die gegenüber der alten DIN-Norm bessere Anhaltspunkte bietet. Hierbei werden für alle Fahrzeuge drei Werte ermittelt: Stadtzyklus, 90 km/h und 120 km/h. Nach unseren Erfahrungen entspricht der Stadt-Verbrauch am ehesten den bisher ermittelten Testwerten.
Bei kleinen Motoren kann man sicherheitshalber mit dem Verbrauch Stadtzyklus plus 10 Prozent rechnen, bei großvolumigen Motoren eher mit 10 Prozent minus. Hierzu zwei Beispiele: Renault 5 GTL = Stadt 7,9 l, 90 km/h 5,7 l, 120 km/h 8,0 l/100 km; neue Mercedes S-Klasse (280 S) = Stadt 16,9 l, 90 km/h 8,9 l, 120 km/h 11,1 l/100 km. Logisch, daß kleinere Fahrzeuge in der Stadt Vorteile verbuchen, bei höheren Geschwindigkeiten aber einen höheren Verbrauch aufweisen. Umgekehrt verhält es sich natürlich bei den größeren Wagen. Doch alle Mischrechnungen aus den drei Verbrauchs-



Renault 20 TS: 55,1 Pfennig pro Kilometer

Typ		Audi 100 5 D	Mercedes 200 D	Mercedes 200	BMW 320	Datsun Laurel 200	Citroën CX Reflex	Fiat 132 2000	Ford Granada 2,0	Renault 20 TS	Mitsubishi Galant 2000 GLX	Peugeot 505 TI	Ford Granada Diesel	Volvo 244 GL	Audi 100 5 S	Opel Rekord Diesel
Richtpreis	DM	19 010,00	22 159,30	21 040,60	19 850,00	15 440,00	19 190,00	16 651,00	16 082,09	19 660,00	14 690,00	20 260,00*	18 379,65	19 800,00	17 475,00	18 331,05
Hubraum	cm³	1 962	1 971	1 971	1 977	1 978	1 981	1 981	1 981	1 981	1 981	1 995	2 097	2 112	2 119	2 244
Leistung	kW/PS	51/70	44/60	69/94	90/122	71/96	78/106	82/112	66/90	80/109	72/98	81/110	46/63	79/107	85/115	48/65
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	288,00	302,40	316,80	316,80	331,20
Versicherung	DM	874,00	840,00	997,00	1 147,00	997,00	997,00	997,00	948,00	997,00	997,00	997,00	874,00	997,00	997,00	874,00
Zwischensumme	DM	1 730,00	1 730,00	1 890,00	2 030,00	1 750,00	1 860,00	1 780,00	1 720,00	1 870,00	1 720,00	1 880,00	1 730,00	1 910,00	1 840,00	1 750,00
Wertverlust	DM	2 650,00	2 200,00	2 100,00	2 750,00	2 500,00	3 000,00	2 650,00	2 400,00	2 950,00	2 350,00	3 200,00	2 750,00	3 000,00	2 400,00	2 750,00
Summe	DM	4 380,00	3 930,00	3 990,00	4 780,00	4 250,00	4 860,00	4 430,00	4 120,00	4 820,00	4 070,00	5 080,00	4 480,00	4 910,00	4 240,00	4 500,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	10,80	10,30	14,30	13,80	13,65	13,25	13,25	13,65	14,30	12,65	13,25	11,35	15,35	13,65	10,30
Öl	DM	0,85	1,00	0,95	0,75	0,85	0,75	0,70	0,70	0,75	0,70	0,70	0,85	0,60	0,80	0,90
Reifen	DM	1,50	1,35	1,60	2,05	1,70	1,90	1,65	1,65	1,45	1,30	2,20	1,40	1,65	1,55	1,35
Werkstatt	DM	5,75	5,80	5,85	6,50	6,20	6,85	6,15	5,55	6,45	5,90	6,45	5,80	6,25	6,00	5,80
Summe	DM	18,90	18,45	22,70	23,10	22,40	22,75	21,75	21,55	22,95	20,55	22,60	19,40	23,85	22,00	18,35
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	380,00	375,00	441,00	458,00	426,00	439,00	420,00	412,00	442,00	400,00	439,00	386,00	457,00	428,00	375,00
20 000 Jahres-km	DM	459,00	451,00	536,00	554,00	519,00	534,00	511,00	502,00	538,00	486,00	533,00	467,00	556,00	520,00	451,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	601,00	558,00	616,00	687,00	634,00	689,00	641,00	612,00	688,00	596,00	706,00	616,00	707,00	628,00	604,00
20 000 Jahres-km	DM	680,00	635,00	711,00	783,00	727,00	784,00	731,00	702,00	784,00	681,00	800,00	696,00	806,00	720,00	681,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	30,4	30,0	35,3	36,6	34,0	35,1	33,6	33,0	35,4	32,0	35,1	30,9	36,6	34,2	30,0
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	48,1	44,6	49,3	54,9	50,7	55,1	51,3	49,0	55,1	47,7	56,4	49,2	56,6	50,2	48,3
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust/ohne Kraftstoff bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	37,3	34,3	35,0	41,1	37,1	41,9	38,0	35,3	40,8	35,0	43,2	37,9	41,2	36,6	38,0

* Richtpreis inkl. Vorfracht

Typ		Mercedes 230	Citroën CX Pallas	Volvo 244 GLD 6	Fiat Diesel 2500 „L“	Opel Commodore	BMW 525	Mercedes 250	Peugeot 604 V6 TI	Renault 30 TX	Volvo 264 Inj.	Mercedes 280	Mercedes 280 SE	Opel Senator 2.8	BMW 728 i	Mercedes 300 D
Richtpreis	DM	22 227,10	23 990,00	23 950,00	14 825,00	17 895,00	24 950,00	26 023,90	27 745,00*	25 480,00	25 500,00	28 894,10	36 532,90	24 415,00	33 700,00	26 148,20
Hubraum	cm³	2 277	2 331	2 355	2 429	2 461	2 478	2 492	2 645	2 645	2 645	2 717	2 717	2 753	2 769	2 971
Leistung	kW/PS	80/109	85/115	60/82	53/72	85/115	110/150	103/140	106/144	105/143	109/148	115/156	136/185	103/140	135/184	65/88
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	331,20	345,60	345,60	360,00	360,00	360,00	360,00	388,80	388,80	388,80	403,20	403,20	403,20	403,20	432,00
Versicherung	DM	997,00	997,00	948,00	874,00	997,00	1 147,00	1 147,00	1 147,00	1 147,00	1 147,00	1 338,00	1 338,00	1 147,00	1 338,00	948,00
Zwischensumme	DM	1 930,00	1 950,00	1 900,00	1 680,00	1 890,00	2 160,00	2 160,00	2 200,00	2 200,00	2 200,00	2 390,00	2 490,00	2 200,00	2 440,00	2 030,00
Wertverlust	DM	2 300,00	3 800,00	3 750,00	2 300,00	2 750,00	3 450,00	2 800,00	4 650,00	4 300,00	4 000,00	3 400,00	4 500,00	3 800,00	4 950,00	2 600,00
Summe	DM	4 230,00	5 750,00	5 650,00	3 980,00	4 640,00	5 610,00	4 960,00	6 850,00	6 500,00	6 200,00	5 790,00	6 990,00	6 000,00	7 390,00	4 630,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	15,90	14,85	11,35	9,80	15,35	15,35	16,95	16,45	15,35	17,50	18,00	18,00	15,90	16,95	12,35
Öl	DM	0,95	0,75	0,95	0,95	0,85	0,90	1,00	0,95	0,85	0,95	1,00	1,00	0,85	0,90	1,00
Reifen	DM	1,65	2,60	1,60	1,25	2,20	2,55	1,75	2,50	2,50	2,60	3,20	3,15	2,30	3,60	1,60
Werkstatt	DM	6,00	6,95	6,65	5,80	5,95	7,10	6,40	7,50	7,40	7,35	6,65	7,55	6,80	7,60	6,30
Summe	DM	24,50	25,15	20,55	17,80	24,35	25,90	26,10	27,40	26,10	28,40	28,85	29,70	25,85	29,05	21,25
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	467,00	477,00	415,00	362,00	462,00	503,00	506,00	526,00	509,00	538,00	560,00	578,00	506,00	566,00	435,00
20 000 Jahres-km	DM	569,00	581,00	501,00	436,00	563,00	611,00	615,00	640,00	618,00	656,00	680,00	702,00	614,00	687,00	523,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	658,00	793,00	727,00	554,00	691,00	791,00	739,00	913,00	868,00	871,00	843,00	953,00	823,00	979,00	651,00
20 000 Jahres-km	DM	760,00	898,00	813,00	628,00	792,00	899,00	848,00	1 027,00	976,00	990,00	963,00	1 077,00	931,00	1 100,00	740,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	37,3	38,1	33,2	29,0	36,9	40,3	40,5	42,0	40,7	43,0	44,8	46,3	40,5	45,3	34,8
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	52,7	63,5	58,2	44,3	55,3	63,3	59,1	73,0	69,4	69,7	67,4	76,3	65,8	78,3	52,1
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust/ohne Kraftstoff bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	36,8	48,6	46,8	34,5	39,9	47,9	42,2	56,6	54,1	52,2	49,4	58,3	49,9	61,3	39,7

* Richtpreis inkl. Vorfracht



Mercedes 250: 59,1 Pfennig pro Kilometer

werten bringen uns nicht viel weiter. Gelegentlich liegen sie sogar noch unter den als unrealistisch erkannten alten DIN-Verbräuchen.

Als lobenswert muß festgestellt werden, daß praktisch alle Automobilhersteller mit neuer Motorentechnik (u. a. Einspritzer) und Verringerung des Luftwiderstandsbeiwerts alle Mittel ausschöpfen, um ohne Leistungseinbuße geringere Verbräuche zu erzielen. Dabei erhalten auch Fünfganggetriebe zunehmende Bedeutung.

Alle übrigen Ansätze in den laufenden Kosten veränderten sich gegenüber den Vorjahren nur geringfügig. Die Reifen wurden zwar etwas teurer, doch darf man hier mit längeren Laufleistungen rechnen. Auch die Werkstattpreise stiegen spürbar an. Andererseits werden Garantieleistungen weiter verbessert und Serviceintervalle verlängert. Die volle Kostenerhöhung schlägt also nicht auf die Rechnungen durch.

Vernünftig fahren

Bleibt als traurige Bilanz, daß die Betriebskosten erneut einen deutlichen Sprung nach oben machten. Es liegt am Fahrverhalten jedes einzelnen, ob er diese Kostenerhöhungen voll trägt oder durch vernünftigen Umgang mit dem Transportmittel Auto sein eigenes Sparprogramm durchführt. Wir meinen, daß das Auto in vielen Fällen durch nichts ersetzt werden kann. Und bei überlegtem Gebrauch muß man auch nicht den Spaß daran verlieren. H. Amberger



BMW 728 i: 78,3 Pfennig pro Kilometer

1000 Notrufmelder an 6482 Kilometer Bundesstraßen

Von Privat gestiftet

Sylt
Flensburg
Kiel
Lübeck
Wilhelmshaven
Emden
Stade
Hamburg
Bremerhaven
Oldenburg
Lüneburg
Bremen
Berlin
Celle
Hannover
Osnabrück
Braunschweig
Salzgitter
Paderborn
Dortmund
Kassel
Düsseldorf
Köln
Bonn
Gießen
Fulda
Koblenz
Frankfurt
Darmstadt
Trier
Würzburg
Bayreuth
Erlangen
Mannheim
Heidelberg
Nürnberg
Saarbrücken
Ansbach
Heilbronn
Karlsruhe
Regensburg
Pforzheim
Stuttgart
Donauwörth
Passau
Landshut
Ulm
Augsburg
München
Freiburg
Kempten
Garmisch-Partenkirchen
Konstanz
Lindau

Quelle: Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger e.V.

Hand.

Das hat es in der Bundesrepublik bisher noch nie gegeben und das macht so schnell auch keiner nach: Die Rettungsdienst-Stiftung Björn Steiger e.V. hat am 14. September an der Bundesstraße 294 in der Nähe von Freudenstadt im Schwarzwald ihren 1000. Notrufmelder in Betrieb genommen. Damit werden derzeit 6482 Kilometer Bundesstraßen mit Notrufmeldern versorgt. Für weitere 670 Kilometer Bundesstraßen sind die Anlagen bereits gekauft worden.

Damit hat die Stiftung 22 Prozent des Netzes deutscher Bundesstraßen (insgesamt 32252 Kilometer) mit ihren eigenen Notrufmeldern bestückt. 2,9 Prozent der Bundesstraßen wurden darüber hinaus von Bundesländern, der Bundesregierung und von anderen Organisationen eingerichtet, so daß heute fast ein Viertel aller Bundesstraßen mit Notrufmeldern versorgt sind. Den ersten Melder installierte die Stiftung am 7. Juli 1971, zwei Jahre nach ihrer Gründung, an der Bundesstraße 14 zwischen Stuttgart und Nürnberg. Seit dieser Zeit wurden kontinuierlich und fortlaufend Melder um Melder aufgestellt. Insgesamt kostete die Aktion bisher mehr als elf Millionen Mark, aufgebracht aus Spenden der Bevölkerung.

Jeden Tag wird ein neuer Melder aufgestellt

In diesen Tagen stellt die Stiftung praktisch jeden Arbeitstag einen Melder auf. Wenn die Aktion noch intensiver unterstützt würde, könnten die restlichen Bundesstraßen noch schneller mit Notrufmeldern gesichert werden. Die Stiftung hat deshalb kürzlich in einer Pressemitteilung zu Spenden auf das Konto 24300-700 beim Postscheckamt Stuttgart aufgerufen.

Die Deutsche Bundespost, zahlreiche Straßenbaubehörden, die Polizei und die Hilfsorganisation haben die Steiger-Stiftung bisher großartig unterstützt. Aber das eigentliche Anliegen der Organisation, die Notrufmelder über eigene Hauptanschlüsse direkt an das öffentliche Telefonnetz anzuschließen, blieb bisher weitgehend ungelöst, da der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen nach wie vor für solche Hauptanschlüsse eine monatliche Grundgebühr von 27 Mark verlangt. Nach Ansicht der Stiftung sollte der Staat auf diese Gebühreneinnahme verzichten. Schon heute muß die Stiftung für viele Notrufmelder diese monatliche Grundgebühr bezahlen, weil in der Nähe der Standorte der Melder keine privaten Hauptanschlüsse vorhanden sind. Notrufmelder verkürzen bei Unfällen die Meldezeit und erhöhen damit zwangsläufig die Überlebenschancen der Unfallopfer.

Bis heute haben es die verantwortlichen Behörden noch nicht einmal fertiggebracht, eine bundeseinheitliche Erkennungsfarbe für diese Notrufmelder zu regeln. Die Steiger-Stiftung mußte sich, da die Behörden keine eigenen Erfahrungen damit hatten, mühsam in dieses Gebiet einarbeiten. Heute bleibt ein großer Erfahrungsschatz in vielen Fällen ungenutzt, weil die Notrufmelder immer mehr zum Spielobjekt für Prestige-Überlegungen werden. Es ist nicht zu verstehen, warum einige Bundesländer sich gegen die an Autobahnen üblichen Hinweispfeile auf den Leitpfosten, die den Weg zum nächsten Notrufmelder signalisieren, wehren beziehungsweise nicht schon längst angeordnet haben, daß die nachgeordneten Straßenbauämter bei ihren Routine-Inspektionen die nur Bruchteile von Pfennigen kostenden Signalisierungselemente anzubringen.

Die Stiftung hat eine Zusage gegeben, von der die Bundesländer bisher noch keinen Gebrauch gemacht haben. Sie will 20 Prozent der Investitionskosten für Notruf-Telefone in allen Bundesländern übernehmen – und damit die Voraussetzung schaffen, daß überall Notrufmelder stehen –, wenn die Länder den Rest finanzieren. Einzige Voraussetzung: Die Abwicklung müsse über die Stiftung erfolgen, da aus einer vieljährigen Erfahrung nur so eine bundesweit koordinierte Realisierung des Notrufsystems garantiert sei.

Der Sicherheitstip vom auto club ACE europa fürs Schwarze Brett

Schon vor zehn Jahren warnte der ACE: Viele Medikamente beeinträchtigen die Fahrtüchtigkeit. Aber die Arzneimittelhersteller, die Ärzte und die Apotheker haben jahrelang geschwiegen. Jetzt endlich ist der Durchbruch gelungen, die Bevölkerung soll über die gefährlichen Nebenwirkungen von Pillen und Tabletten aufgeklärt werden. Mehr darüber steht – leider oft noch zu klein und zu wissenschaftlich – auf den Beipackzetteln, die meist um die Arzneiröhrchen gewikkelt sind. Übrigens: Es gibt auch Kopfschmerztabletten ohne Nebenwirkungen. Der Arzt und der Apotheker können Ihnen weiterhelfen. Einige Medikamente sind allein nicht gefährlich, aber in Verbindung mit Alkohol können sie Katastrophen auslösen.

Wer unterwegs bei einer Fahrt plötzlich Kopfweh bekommt oder eine Kreislaufschwäche erleidet, sollte nicht sofort Medizin nehmen. Besser ist es, am nächsten Parkplatz zu halten und einen ausgedehnten Spaziergang oder einen kleinen Lauf zu machen. Das hat erst kürzlich ein Ärztekongreß in Hamburg empfohlen.




Führerschein
für
wohnhaft in Stuttgart
Noch ein Drogenproblem

Wieder gibt es was zu lernen
StVZO geändert

Mit mehreren Änderungen, Zusätzen und Ergänzungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist ab 1. Januar 1980 zu rechnen.

Wesentlicher Inhalt der Änderungen ist die Angleichung der StVZO an die Forderungen der Umweltschützer, die sich in strengeren Abgasvorschriften auch für Zugmaschinen oder in der Begrenzung der Lärmbelästigung niederschlagen. Weiter angeglichen werden die Paragraphen der StVZO an die Normen der EG; so sollen Autobauteile ein EG-Prüfzeichen erhalten, – eine Vorschrift, die sich aber nicht unmittelbar auf die Autofahrer auswirkt.

Unmittelbar betroffen sind diese von Vorschriften, die wir nachstehend aufführen:

Für Personenwagen und andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 Tonnen und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h ist nur noch eine Reifenart, entweder der Radial- oder Diagonalreifen, zulässig. Für die Umrüstung ist eine Übergangsvorschrift von einem Jahr vorgesehen. Bei den anderen Fahrzeugen gilt diese Vorschrift pro Achse.

Nach Angleichung an die EG-Richtlinien soll künftig die Benutzung von zwei Nebelschlußleuchten erlaubt sein. Bisher war nur eine zulässig.

Personenwagen und Lastwagen dürfen künftig am Heck oben außer den Punkt- und Schlußleuchten auch mit zwei zusätzlichen Bremsleuchten ausgestattet sein.

Neuzugelassene Kraftfahrzeuge (ausgenommen Pkw) können an der Längsseite mit waagerechten, gelben Reflexstreifen oder Rückstrahlern (keine dreieckige Form) versehen werden.

Neue Fahrräder müssen ab 1. Januar 1982 mit reflektierenden Reifen oder einem Speichenrückstrahler vorn und hinten ausgerüstet sein. Damit sind die Zweiräder besonders in der Dunkelheit und im Kreuzungsverkehr besser erkennbar. Ferner wird eine batteriebetriebene Schlußleuchte zugelassen.

Jetzt müssen auch Anfänger zur Prüfung

Die Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) enthält sowohl für Mofa- wie auch für Motorradfahrer einige



Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) für motorisierte Zweiräder

Fahrzeug (Definition und Kennzeichen)	**Mindestalter der Fahrer**	**Prüf-bescheinigung**	**Führerschein**	**Ausbildung und Prüfung**	**Sonderregelungen**
Mofa 25 bis 25 km/h max. 4800 U/min. Versicherungs-kennzeichen.	Vollendetes 15. Lebensjahr.	Erwerb der Prüfbescheinigung vorgeschrieben. Die Bestimmung tritt am 1.4.1980 in Kraft. Die Prüfbescheinigung muß mitgeführt werden.		Die zuständige oberste Landesbehörde bestimmt, wer die Prüfung abnimmt.	Personen, die vor dem 1.4.1980 das 15. Lebensjahr vollendet haben, brauchen **keine** Prüfbescheinigung erwerben.
Moped/Mokick bis 40 km/h Versicherungs-kennzeichen.	Vollendetes 16. Lebensjahr.		Führerschein Klasse 4 vorgeschrieben. (Führerscheine der Klassen 1, 2 und 3 schließen Klasse 4 ein.) Erweiterung des Führerscheins Klasse 4 auf andere Klassen möglich.	Sowohl theoretische als auch praktische Prüfung vorgeschrieben. (Fahrschulbesuch!) Bis 31.12.1980 Führerschein Klasse 4 nur mit theoretischer Prüfung möglich. Praktische Prüfung erst ab 1.1.1981 erforderlich.	Bis zum 1.4.1980 erworbener Führerschein Klasse 5 berechtigt weiterhin zum Fahren von Mopeds/Mokicks.
Leichtkraftrad Hubraum 50-80 cm^3 bis 80 km/h max. 6000 U/min. bei Höchstleistung. Amtl. Kennzeichen.	Vollendetes 16. Lebensjahr. Diese Bestimmung tritt am 1.1.1981 in Kraft.		Führerschein Klasse 1 (beschränkt) erforderlich.	Fahrzeug für Ausbildung und Führerscheinprüfung muß ein Leichtkraftrad sein. Bis 31.12.1983 dürfen Kleinkrafträder bisherigen Rechts als Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge verwendet werden. Prüfungsfahrzeit mindestens 30 Min., bis 30.6.1981 kann sie kürzer sein, wenn Prüfer fehlen.	**Leichtkraftrad** zulassungsfrei ab 1.1.1981. **Kleinkrafträder** bisherigen Rechts zulassungsfrei für alle bis zum 31.12.1983 in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge. Führerscheine der Klassen 2, 3 und 4, die vor dem 1.4.1980 erworben wurden, berechtigen auch zum Fahren von Leichtkrafträdern.
Kraftrad Hubraum gößer als 80 cm^3 oder Geschwindigkeit mehr als 80 km/h Amtl. Kennzeichen.	Vollendetes 18. Lebensjahr.		Führerschein Klasse 1.	**Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge:** Ab 1.1.1981 sind mind. 20 kW Motorleistung mind. 150 kg Leergewicht vorgeschrieben. Bis 31.12.1981 können Prüfungsfahrzeuge mit mind. 11 kW und 100 kg Leergewicht verwendet werden. Die gleiche Regelung gilt für Schulungszwecke bis 31.8.1981. **Ausbildung:** Mindestens 50 km auf Bundes- oder Landstraßen und mindestens 90 Min. Autobahnfahrt. **Prüfungsfahrt:** Mindestens 30 Min., bis 30.6.1981 auch kürzer, wenn Prüfer fehlen.	Wenn Führerschein Klasse 1 (beschränkt) vorhanden ist, erfolgt **auf Antrag** die Streichung des Vermerks »beschränkt auf Leichtkraftrad« nach Vollendung des 18. Lebensjahres und nach bestandener praktischer Fahrprüfung. Theoretische Prüfung nicht notwendig. **Antragsfrist** für Streichung: Spätestens 5 Jahre nach Erteilung des Führerscheins 1b.

Quelle: Arbeitskreis „Motorrad – Sicherheit“

wichtige Neuheiten. Soweit sie bereits im Bundesgesetzblatt verkündet sind, zeigt sie die Tabelle.

Der hohe Entwicklungsstand im Motorenbau habe dazu geführt, daß Fahrzeuge mit kleinvolumigen Motoren Geschwindigkeiten erreichen, die früher nur mit schweren Maschinen zu erzielen waren.

Das bestehende Fahrerlaubnisrecht für motorisierte Zweiräder ist diesen veränderten Verhältnissen nicht mehr gerecht geworden. Die wachsende Verkehrsdichte habe sich ungünstig auf die Unfallentwicklung ausgewirkt.

Der Entwurf des Prüfbogens für die Mofafahrer soll nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums Mitte Februar mit den Länderreferenten besprochen werden. Bis Anfang April müssen auch die Unklarheiten darüber beseitigt sein, wer die Bescheinigung ausstellt. Nach Vorstellung der Länder soll dies der TÜV machen. Die Deutsche Verkehrswacht hingegen will diese Aufgabe auch den Schulen überlassen. Ebenso wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat sie seit einiger Zeit Lernangebote in schulischen und außerschulischen Kursen. Seit neuestem bietet der Verkehrssicherheitsrat ein Programm zur Einführung in den motorisierten Verkehr (EMS) an.



Ski und Rodel gut - Ihre Sicherheit auch?

Sicherheitsquiz mit guten Tips und schönen Gewinnen.

Hallo Partner danke schön

auto club ACE europa

Für Kinder gibt es nichts Schöneres als Schnee. Wir Autofahrer haben es da nicht so leicht.

Schon ungeduldig warten all die kleinen Rodler und Skihasen auf die erste geschlossene Schneedecke. Für sie gehört das Spielen im Schnee mit zu den schönsten Erlebnissen des Jahres. Für Sie als Autofahrer heißt es dann wieder so manches Mal: Am Wochenende starten wir 'ne Fahrt ins Weiße. Was Kindern jedoch ausschließlich Vergnügen bereitet, für Sie kann es eine anstrengende, gefährliche Fahrt werden, die Sie mit weitaus mehr Gefahrensituationen als gewöhnlich konfrontiert. Doch wer einige wichtige Sicherheitspunkte berücksichtigt, fährt – in jeder Beziehung – besser dabei. Solche Tips zu geben, gehört mit zu der Aufgabe, die sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und ACE Lenkrad gestellt haben im Rahmen der Kampagne „Mehr Partnerschaft – mehr Sicherheit".

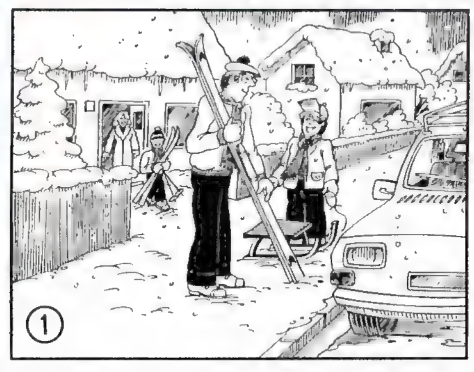
Kinder gehören auf den Rücksitz. Und Sportgeräte aufs Dach (oder in den Kofferraum)

Allzugern möchten Kinder ihr liebstes Sportgerät – ob Rodel oder Ski – schon während der Fahrt ganz nah bei sich haben. Und wenn's geht, neben Papi sitzen, um die schöne Winterlandschaft besser zu sehen. Das würde jedoch die Sicherheit der ganzen Familie beeinträchtigen: In gefährlichen Situationen könnten die Sportgeräte zu unkontrollierbaren Geschossen werden, die böse Verletzungen hervorrufen können. Darum: Kinder gehören, mit einem Gurt gesichert, auf den Rücksitz oder in einen Kleinkinder-Sicherheitssitz, Ski und Rodelschlitten ausnahmslos in den Kofferraum.

Stadtfahrten meistern die meisten „spielend". Aber: Kommen Sie auch auf dem Land zurecht?

Stadtfahrten sind für die meisten Autofahrer „Routine". Daran haben sie sich durch jahrelange Erfahrung gewöhnt. Aber bedenken Sie, wenn Sie aufs Land fahren: Die Temperaturen liegen oft niedriger als in den „warmen" Städten. Häufiger als sonst vereisen auf dem Land die Straßen. Und viele Verbindungsstraßen zwischen den einzelnen Ortschaften werden nur selten oder spät oder nur in beschränktem Umfang geräumt. Deshalb folgende Ratschläge ● Warten Sie nicht auf die erste Schleuderpartie oder die erste vermeidbare Fehleinschätzung des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer auf dem Land ● Stellen Sie sich schon zu Beginn Ihrer Wochenendfahrt auf die veränderten, härteren Bedingungen des Straßenverkehrs in Schneegebieten ein ● Fahren Sie nur mit Winterbereifung los. Fahren Sie nur mit vorgeschriebener Geschwindigkeit ● Rechnen Sie jederzeit mit plötzlicher Eisbildung. So schützen Sie sich, Ihre Familie und andere Verkehrsteilnehmer.

Und jetzt: viel Spaß beim Mitmachen – viel Glück zum Gewinnen!

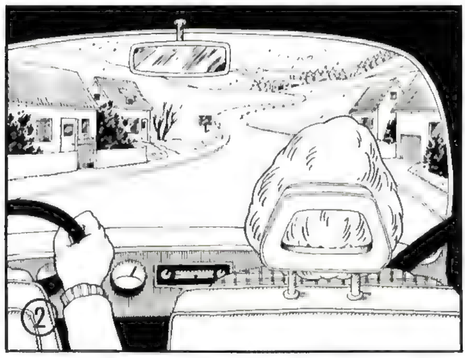


Ein herrlicher Samstag: Zwanzig Zentimeter Pulverschnee sind gefallen! Spontan beschließen Sie mit Ihrer Familie, Rodelschlitten und Ski zu nehmen und raus in den Stadtwald zu fahren. Ihre Kinder wollen alles rein ins Auto packen – was sagen Sie dazu?

A „Das Risiko, daß diese harten und spitzen Geräte im Wagen rumfliegen und jemanden verletzen, ist zu groß. Also nehmen wir uns die paar Minuten, montieren die Ski-Halterung auf das Dach und packen die Schlitten in den Kofferraum."

B „Die Fahrt wird doch nur ganz kurz, also rein mit den Sachen, so sind wir früher im Stadtwald."

C „Na schön – aber haltet alles gut fest. Auf längeren Fahrten sollten wir Schlitten und Ski sachgemäß verstauen."



Hurra, die Fahrt geht los. Die Sachen sind sicher verstaut, die Kinder sitzen angegurtet auf dem Rücksitz, Sie und Ihr Ehepartner sitzen – ebenfalls angegurtet – vorne. Sie verlassen die Stadt und fahren aufs Land. Wie stellen Sie sich darauf ein?

A Gar nicht. So groß ist der Unterschied zwischen Stadt und Land nicht. Und als routinierter Stadtfahrer werden Sie die Fahrt schon meistern.

B Sie stellen sich schon vor Beginn der Fahrt auf andere Fahrbedingungen als in der Stadt ein. Mehr Schnee und plötzliches Glatteis sind zu erwarten. Und da Sie den Übergang nicht kennen, fahren Sie schon in der Stadt vorsichtiger.

C Ein wenig umstellen muß man sich schon. Man kennt ja die Gegend nur schlecht. Aber man sollte auch nicht übertreiben. Schließlich ist man ja kein Sonntagsfahrer.



Endlich! Nach zwei Stunden Fahrt sind Sie am Ziel. Sie haben das kleine Dorf im heimischen Wintersportgebiet glücklich erreicht. Wie fahren Sie im Ortsbereich und auf dem Weg zur Piste?

A Sie fahren vorsichtig. Sie wollen schließlich keine „Beule" an Ihr Auto fahren. Sie rechnen mit Menschen, die auch manchmal auf der Straße ihrem Wintervergnügen nachgehen.

B So wie sonst auch. Die Mehrzahl der Autofahrer kommt sowieso aus der Stadt.

C Sie fahren zügig, um so schnell wie möglich zur Piste zu kommen.

Und das sind die Gewinne, die unter allen Teilnehmern der DVR-Kampagne „Mehr Partnerschaft – mehr Sicherheit" ausgelost werden, wenn Sie Ihre Lösung bis zum 31. März 1980 eingesandt haben.

Für Einsender bis zum 31. Oktober 1980 besteht noch eine weitere Chance zum Gewinnen von zehn schönen Familienreisen.

1. Preis:
Ein Gelände-Allradwagen für Hobby, Urlaub, Freizeit

2. Preis:
Ein komplett ausgestattetes Wohnmobil

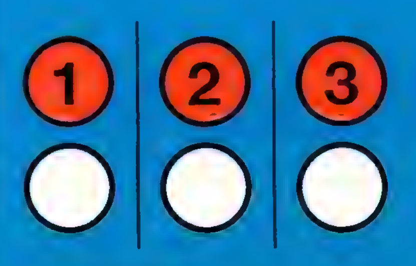
3. Preis:
Ein urlaubsfertig ausgestatteter Wohnwagen

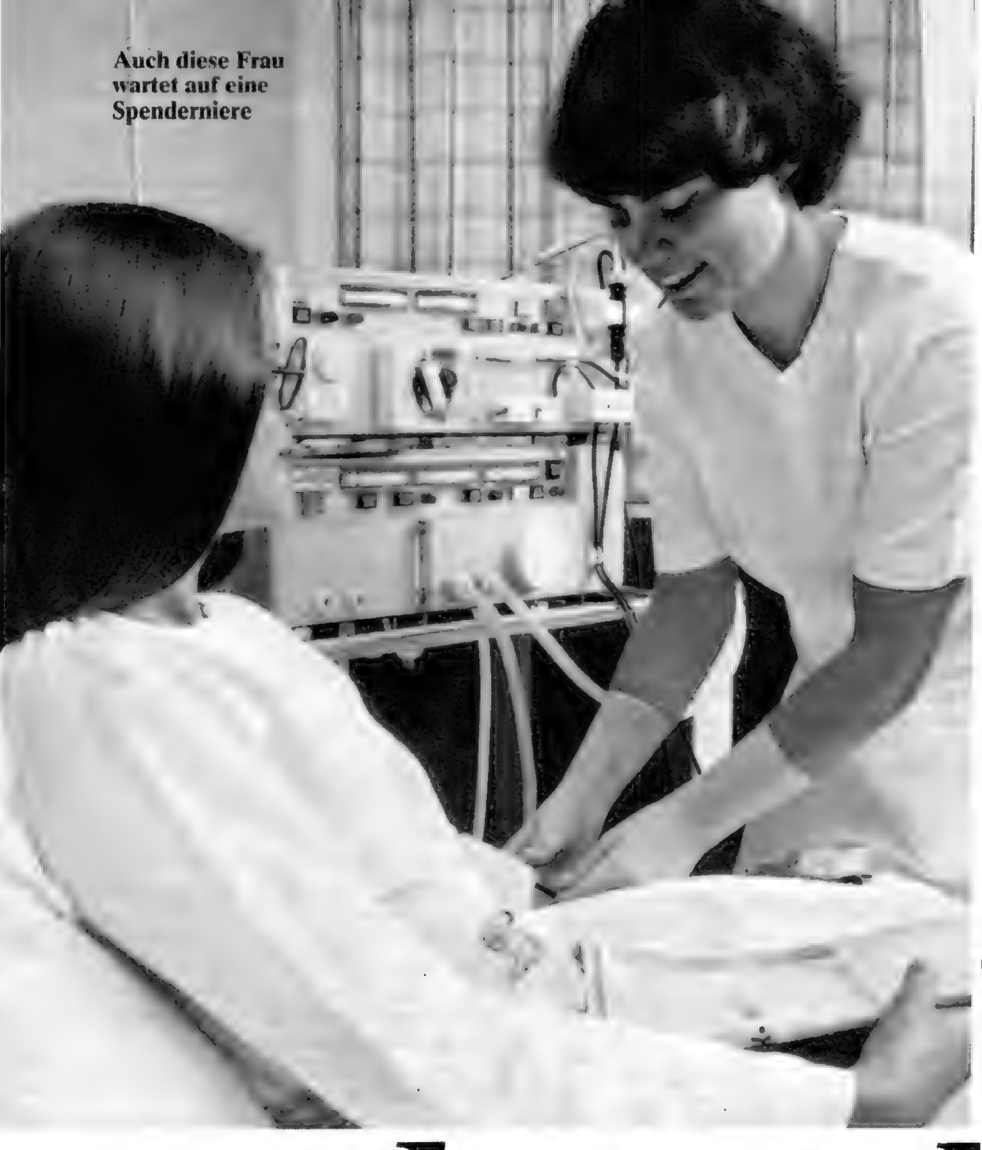
4.–10. Preis:
Eine Familienausrüstung mit Tourenfahrrädern (bis zu 4 Stück pro Familie).

Bei der Verlosung sind Rechtsweg sowie Barablösung der Preise ausgeschlossen. Der DVR behält sich vor, gleichwertige Ersatzpreise zu stellen. Schriftliche Benachrichtigung der Gewinner.

Lösungs-Coupon

Tragen Sie im Coupon zu den Aufgaben 1–3 jeweils die richtige Lösung A, B oder C ein, kleben Sie den Coupon auf eine Postkarte und senden Sie diese – mit Absender und ausreichend frankiert – ab sofort bis spätestens 31. Oktober 1980 (Poststempel maßgeblich) an:
ACE Lenkrad, Postfach 500106, 7 Stuttgart 50.





Auch diese Frau wartet auf eine Spenderniere

Wie weit reicht Ihre Fantasie? Stellen Sie sich vor: Einer Ihrer liebsten Mitmenschen muß zweimal die Woche zur Blutwäsche – seine Nieren machen nicht mehr mit. Irgendeine bakterielle Infektion hat ihn vor Jahren erwischt. Seither ist er schwer krank, sein Leben ist auf ein Minimum eingeschränkt. Er weiß nur eines: Wenn ihm keiner hilft, wird er irgendwann sterben.

Was Sie über Organspenden wissen müssen:

Jeder kann anderen helfen

Sie können helfen – und Sie auch: Indem Sie, indem möglichst viele sich bereit erklären, im Falle ihres Todes als Organspender zur Verfügung zu stehen. Also dann, wenn Sie selbst, mit dem, was Sie zum Leben brauchten, nichts mehr anfangen können. Also dann, wenn das, was von Ihnen noch bleibt – etwa zwei funktionierende Nieren oder die Hornhaut ihrer Augen oder die winzigen Knöchelchen im Gehörapparat – anderen Menschen helfen kann, weiterzuleben. Deshalb sollten Sie noch heute den Organspenderpaß unterschreiben.

Schon heute müssen 9000 chronisch nierenkranke Mitbürger ständig behandelt werden. Es kommen jährlich über 2000 chronisch Nierenkranke hinzu. Diese Menschen können nur dadurch ihre Unabhängigkeit von der Dialysemaschine wieder erlangen, indem ihnen die Niere eines Verstorbenen übertragen wird. Zur Zeit werden in der Bundesrepublik etwa 400 Nierentransplantationen jährlich durchgeführt. Aber: Mindestens 1000 Transplantationen Jahr für Jahr sind erforderlich. Die Niere ist derzeit das Organ, für das besonders viele Spender benötigt werden. Daneben werden aber auch andere Organe – zum Beispiel Augenhornhaut, Gehörknöchelchen, Knochenmark und Haut – dringend benötigt.

Was bedeutet Transplantation?

Verlorene Organfunktionen können zum Teil durch Transplantationen, das heißt Übertragung gesunder Organe eines Verstorbenen auf einen chronisch kranken Menschen, weitgehend ersetzt werden. Die operative Übertragung einer Niere oder der Hornhaut des Auges kann sogar zur Heilung des chronischen Leidens führen.

In der Bundesrepublik wird – wie in anderen Ländern – in der letzten Zeit vermehrt Organtransplantation betrieben. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Nierentransplantationen, Verpflanzung von Hornhaut für Augen, Innenohrknöchelchen, Aortenstücke und anderes mehr.

Die ersten Nierentransplantationen fanden vor 28 Jahren statt, und seither sind in der gesamten Welt 30000 Nieren transplantiert worden, davon jedoch in der Bundesrepublik nur etwa 1000.

Blutspenden und damit der Ausgleich von Blutverlust waren vor 50 Jahren völlig undenkbar.

Die wissenschaftliche Erforschung der Blutgruppen und die Feststellung, daß gesunde Menschen ohne Schaden Blut abgeben können, hat es ermöglicht, Notfallpatienten mit einer lebensrettenden Blutspende zu versorgen. Heute sind Tabus ausgeräumt, der Sinneswandel herbeigeführt. Blutübertragungen sind aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Millionen Menschen in aller Welt wurde dadurch schon geholfen und wird täglich

CITROËN

Nur bei Citroën können Sie für unter 11.000 Mark in die hydropneumatische Klasse einsteigen.

Eigentlich müßte es sich schon längst herumgesprochen haben, daß der Citroën GS Special in seiner Klasse Einzigartiges bietet.

Für alle, die es noch nicht wissen, kurz noch einmal das Wesentlichste: Hydropneumatisches Sicherheitsfahrwerk mit automatischem Niveauausgleich (2 Jahre/100.000 km Garantie). Zusammen mit dem Frontantrieb sorgt es für ständigen Bodenkontakt der Reifen, unbeirrbaren Geradeauslauf auch bei Seitenwind, automatisch gleichbleibende Bodenfreiheit auch bei voller Beladung und einen Federkomfort, den Sie anderswo in der Mittelklasse nicht finden.

Dazu kommt eine Karosserieform mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,361, dem bis heute niedrigsten seiner Klasse. Deshalb auch die niedrigen Verbrauchswerte: bei 90 km/h 6,4 l, bei 120 km/h 8,4 l und im Stadtzyklus 8,7 l Super. Dazu kommt die bewährte Citroën Komplettausstattung.

Fahren Sie den GS Special bei einem der 850 Citroën Händler zur Probe. Bei keinem anderen Auto der Mittelklasse bekommen Sie für 10.790 Mark* soviel Auto. Citroën GS. Fahren wie Gott in Frankreich.



*Unverbindliche Preisempfehlung der Citroën Automobil AG ab Köln.



Citroën. Intelligenz auf Rädern.

Jahresgarantie ohne km-Begrenzung. In Europa 10.000 Service-Stationen. Citroën Automobil AG, Postfach 90 30 80, 5000 Köln 90. Citroën bevorzugt TOTAL.

in Kliniken und Unfallkrankenhäusern geholfen.

Wann kommt es zur Organspende?

Für eine erfolgreiche Transplantation ist ein möglichst „lebensfrisches" Organ notwendig. Die Organentnahme muß deshalb kurz nach Eintritt des Todes erfolgen. Schwere Verletzungen nach Unfällen, Verletzungen des Kopfes oder plötzlich eintretende Durchblutungsstörungen des Gehirns können, trotz intensivster Bemühungen der behandelnden Ärzte, eine entsprechende, tödliche Situation herbeiführen. Vor einer Organentnahme muß der Tod durch sichere Todeszeichen, in jedem Falle durch das erloschene Hirnstrombild und durch Kontrastmittel-Darstellungen der Hirngefäße bewiesen sein.

Die Feststellung des Todes erfolgt durch die behandelnden Ärzte im Krankenhaus in Zusammenarbeit mit Spezialisten, die das Erlöschen der Gehirnfunktion und der Gehirndurchblutung mit verschiedenen Untersuchungsmethoden feststellen.

Die Todesfeststellung darf nicht von den Ärzten vorgenommen werden, die später die Organübertragung durchführen.

Ethisch vertretbar

Das Grundprinzip der Organspende und der Transplantation ist die Hilfe für einen anderen, unheilbar kranken Menschen. Die Bereitschaft, ohne Ansehen der Person und ohne materielle Vorteile einer Organspende zuzustimmen, ist nach den Grundsätzen der gesetzlichen Auslegung der freien

Vor Barnard gab es schon viele Pioniere

Am 3. Dezember 1967 erregte eine Meldung aus dem Bereich der Medizin die Weltöffentlichkeit: Tags zuvor hatte im südafrikanischen Kapstadt ein Ärzteteam unter Leitung des Chirurgen Christiaan Barnard einem 55jährigen Kolonialwarenhändler das Herz einer jungen Frau eingesetzt. Diese Herzverpflanzung war keineswegs die erste Organtransplantation.

Schon 1902 gelang dem Chirurgen Ullmann die erste Nierentransplantation beim Hund, die technisch und funktionell über mehrere Tage erfolgreich war. Mit der etwa gleichzeitigen Entwicklung der Gefäßnaht durch Carrell wurde eine weitere wichtige Voraussetzung für Organtransplantationen geschaffen. 1912 formulierte der Chirurg Schöne die Vermutung, daß es sich bei der Abstoßung von Transplantaten um einen immunologischen Prozeß handele und prägte den Begriff der Transplantationsimmunität. Endgültig wurde die immunologische Natur der Abstoßungsreaktion jedoch erst in den Jahren 1942 bis 1945 durch Medawar bewiesen. Zu diesem Zeitpunkt dachte noch niemand an eine Nierentransplantation beim Menschen. Eine entscheidende klinische Voraussetzung hierfür war die Entwicklung der Hämodialyse. Die ersten Versuche dazu wurden 1943 von Kolff in den Niederlanden durchgeführt; nach dem Krieg gründete er in Amerika die erste Dialysestation. Die Epoche der klinischen Organtransplantationen wurde durch die erste Nierenverpflanzung zwischen eineiigen Zwillingen 1954 durch Merrill und Mitarbeiter eröffnet.

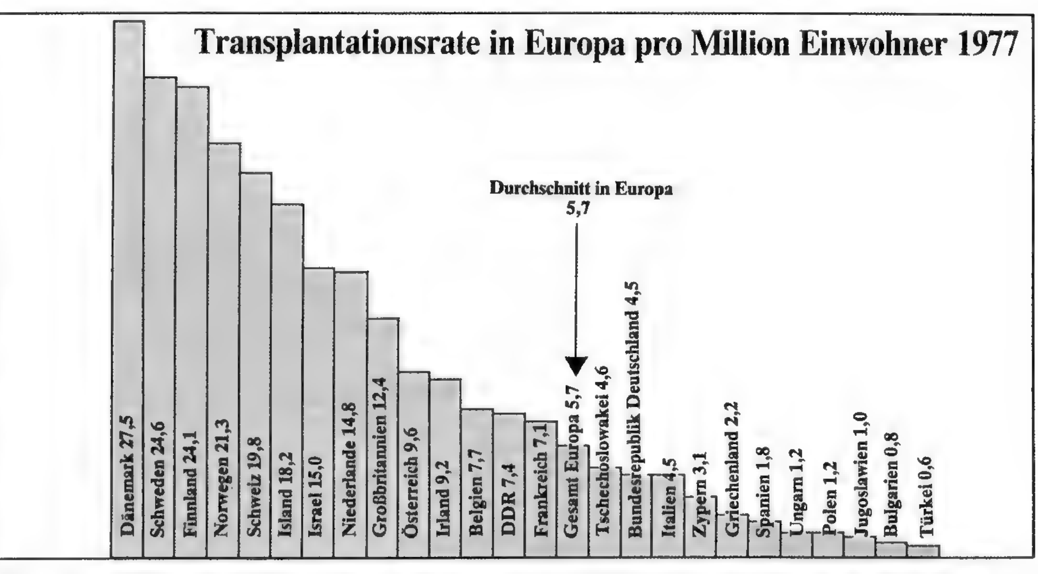
Aufgrund der genetischen Identität zwischen Spender und Empfänger traten keine immunologischen Probleme auf, die Transplantation führte zum Erfolg. 1963 gelang dem amerikanischen Chirurgen Thomas E. Starzl in Denver die erste Nierenverpflanzung bei Nicht-Blutsverwandten, 1967 dem US-Chirurgen Richard C. Lillehei die erste Verpflanzung einer Bauchspeicheldrüse.

Ethik, wie auch nach Ansicht führender Theologen eine vornehme Pflicht gegenüber dem Mitmenschen.
Eine Verletzung der Würde des Menschen durch Entstellung des Leichnams erfolgt bei der Organentnahme nicht.

Was können Sie tun?

Sie können dadurch helfen, daß Sie einen Organspenderpaß ausfüllen und stets bei sich tragen. Sollten Sie Ihren Entschluß rückgängig machen wollen, so kann dies dadurch geschehen, daß Sie den Spenderpaß vernichten. Eine Registrierung Ihrer Bereitschaft zur Organspende oder die Speicherung irgendwelcher Daten erfolgt nicht. Mit der Unterzeichnung des Organspenderpasses erklären Sie Ihre Bereitschaft, chronisch kranken Menschen für den Fall Ihres Todes dadurch zu helfen, daß Sie Organe Ihres Körpers, zum Beispiel Ihre Niere oder die Hornhaut Ihrer Augen, für eine Transplantation zur Verfügung stellen.

- Es ist von großer Bedeutung, daß die Bereitschaft zur Organspende nicht auf einzelne Menschen beschränkt bleibt.
- Sprechen Sie deshalb mit Ihren Verwandten und Freunden über dieses Problem und die Möglichkeit, chronisch kranken Menschen auf diese so einfache, gleichwohl aber wirkungsvolle Weise zu helfen.



Wie wird die Willenserklärung zur Spende wirksam?

Beim Vorfinden des Organspenderpasses setzt sich im Todesfall und im Falle der Notwendigkeit und Möglichkeit einer Organentnahme ein Arzt mit den Angehörigen in Verbindung (Angaben auf dem Spenderpaß). Mit dem Hinweis auf die Willenserklärung des Verstorbenen kann er auch die Angehörigen um ihre Zustimmung zur Organentnahme bitten.

Was bedeutet die Telefonnummer?

Soll eine Organspende erfolgen, so kann der Arzt über die auf dem Spenderpaß angegebene Telefonnummer (06102) 39999 (Tag und Nacht) die Organisationszentrale beim Kuratorium für Heimdialyse e. V., Neu-Isenburg, verständigen. Von hier aus erfolgt die Benachrichtigung des nächstgelegenen Transplantationszentrums, das so schnell wie möglich die notwendigen Vorbereitungen der Organentnahme in die Wege leitet.

Organspender-Paß

Im Falle meines Todes
bitte umgehend Nachricht geben an:

Telefon (Tag und Nacht)
(0 61 02) 3 99 99

Organisationszentrale beim
Kuratorium für Heimdialyse e.V.
6078 Neu-Isenburg

Ich bin Organspender für Transplantationen



Name/Vorname ______ Geburtsdatum ______

Straße/Hausnummer ______ Telefon ______

Postleitzahl/Wohnort ______

Wer soll im Todesfall benachrichtigt werden? ______

Datum ______ Unterschrift ______

Bitte in den Personalausweis oder Führerschein einlegen!

So ist die Rechtslage

Widerspruchslösung

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf soll eine Organentnahme auch ohne Einwilligung des Verstorbenen bereits dann möglich sein, wenn in dessen Personalausweis kein eingefügter Vermerk einen ausdrücklich erklärten Widerspruch enthält und dem Arzt auch sonst kein Widerspruch des Verstorbenen bekannt geworden ist. Damit wird ein nicht ausdrücklich erklärter Widerspruch gleichzeitig als Zustimmung zur Organentnahme gewertet.
Gegen diese Widerspruchslösung hat sich das DRK-Präsidium ausgesprochen, da es der Auffassung ist, daß noch nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind, die „Zustimmungslösung" praktikabel zu machen.

Zustimmungslösung

Das ausdrücklich erklärte Einverständnis des Bürgers zu einer Organentnahme. Diese Zustimmung könnte im Personalausweis durch eine Chiffre, die durch eine Folie verdeckt und nur im Ernstfall durch den Arzt zu entfernen ist oder durch das Mitführen eines Organspenderpasses, der in den Personalausweis, Führerschein, Blutspenderpaß etc. eingelegt wird, gegeben werden.

Erweiterte Zustimmungslösung

Viele mit der Frage des Transplantationswesens befaßten Experten geben der sogenannten „erweiterten Zustimmungslösung" den Vorzug. Hierbei wird in Verbindung mit der Einwilligungserklärung des Spenders vor der Organentnahme noch die Zustimmung der Angehörigen eingeholt.



Ein Schmerz und eine Seele

Passiert ist es innerhalb weniger Sekunden, aber auslöschen läßt es sich erst viele Monate später: Wie ein Kind einen Unfall übersteht, ist nicht nur eine Frage zwischen Naht und Gips, sondern auch – leider häufig unerkannt – ein Problem der Psychologie. Seelische Erkrankungen bei Kindern, die als unmittelbare Zeugen miterleben mußten, wie Vater, Mutter oder Geschwister dabei ums Leben gekommen waren, sind an der Tagesordnung, erscheinen aber in keiner Unfallstatistik und sind daher der Öffentlichkeit kaum bekannt.

Ein Verkehrsunfall kann gar nach Überzeugung des Reutlinger Professors für Theologie und Vorschulerziehung, Dr. Dieter Strecker (35), zu einer lebenslangen seelischen Beeinträchtigung führen, wenn er nicht aufgearbeitet wird. Streckers Forderung, unterstützt durch Modellversuche und auch in der Literatur (Prof. Dr. Gerd Biermann: Der Verkehrsunfall im Erleben des Kindes) einschlägig, wenn auch nicht breit bekannt, zielt deshalb darauf ab, daß neben Ärzten und Schwestern auch speziell geschulte Sozialpädagogen in den Krankenzimmern arbeiten sollen, um dem Kind gewissermaßen als ständige Bezugsperson zu helfen, den Unfall und seine Folgen leichter zu überwinden. Derzeit arbeiten an mehreren württembergischen Krankenhäusern Studenten (Praktikanten) der Sozialpädagogik mit unfallverletzten Kindern. Unter Streckers Leitung entstehen mehrere Diplomarbeiten über diesen Themenkreis.

Man muß damit rechnen, daß in der Bundesrepublik mindestens 80 Prozent aller Kinder in mittelbarer oder unmittelbarer Form einen Unfall erlebt haben oder erleben werden.

Wie einleuchtend die Forderung der Sozialpädagogen nach spezieller Betreuung unfallgeschädigter Kinder ist, zeigen Beispiele und Fakten:

- Kinder sind so gut wie nie auf einen Unfall vorbereitet. Erstmals in der Bundesrepublik hat im Oktober dieses Jahres ein speziell mit Kinderunfällen befaßtes Krankenhaus, das Stuttgarter Olgahospital, bei einem „Tag der offenen Tür" seinen extrem jugendlichen „Kunden" gezeigt, was passiert, wenn es passiert ist. Klaus Parsch, Chefarzt der Orthopädie im „Olgäle", wie die Stuttgarter liebevoll diese Spezialklinik für Kinder nennen, wollte zusammen mit seinen Ärztekollegen den Kleinen „die Schwellenangst vor dem Krankenhaus nehmen". Lenkrad berichtete darüber.

Kinder leiden also in Krankenhäusern unter dem Verlust der Beziehung zur Mutter und/oder dem Vater: Der schützende Familienverband wird mit einem Unfall oft schlagartig aufgesprengt, das Kind gleicht einer feuchten zarten Kastanie nach dem Sturz vom Baum.

Zudem: Das Krankenhaus erscheint Kindern häufig als Ort der Bedrohung. Endlose Gänge – die vom liegend Transportierten noch extremer erlebt werden – vermitteln ihnen das Gefühl „nie wieder nach Hause" zu kommen, das nüchterne Mobiliar, eine steril-kalte Mischung aus Hygiene, Zweckmäßigkeit und genormter Phantasielosigkeit macht nachweisbar aggressiv.

Bedrohlich wirken auch Instrumente und Apparate, weil die Kinder nicht wissen können, was damit angestellt wird. Ein weiterer Grund für die Forderungen nach Mitarbeit der Sozialpädagogen am Krankenbett:

- Neuere Forschungen in der Medizin untermauern den Zusammenhang zwischen Hirnwachstum und Bewegung. Anders formuliert: Strenge Bettruhe schränkt die notwendige motorische Aktivität ein. Sie bedeutet für den kleinen Patienten nicht nur eine Reduzierung des allgemeinen Glücksgefühls, sondern führt auch zu einem Stillstand bei der Entwicklung der Intelligenz, weil nur die Bewegung dem Kindergehirn Impulse zu weiterem Wachstum gibt.

Ärzte und Pflegepersonal, die heute noch den Sozialpädago-

Die Apparate und Instrumente sollen helfen, aber sie wirken für Kinder oft bedrohlich.

ven Vorwürfe der Mutter als sehr belastend. Die Folge: Mit neun Jahren näßte sie – eine seelisch bedingte Krankheit.
Die Sozialpädagogen deuten ein Bild, das Susanne gemalt hat (es zeigt eine Krankenschwester, die mit ausgestreckten Armen auf das Kind zukommt), als Wunsch, von anderen akzeptiert oder nicht alleine gelassen zu werden. Die Mutter („Wein doch nicht, mein Kind!") erscheint ebenfalls auf der Zeichnung – am Rande und mit dicken Tränen.
In einem weiteren Bild malt Susanne ihre Familie: Sechs Leute stehen oben in einer Reihe, sie selbst ist aus dem Familienverband rausgefallen (oder rausgestoßen?), am unteren Bildrand markiert durch einen Pfeil mit dem Wort „ich".
Die Sozialpädagogen sind sicher, daß Susanne vor dieser unüberwindlichen Fülle von Problemen kapituliert – also krank wird.



Der Doktor hilft, sein engagierter, persönlicher Einsatz ist sehr wichtig. Doch wo sein Wirken enden muß, beginnt die Tätigkeit der Sozialbetreuer.





▲ Vor dem Spiegel: Vorsichtiges Training der Beinbewegungen. Das Kind muß wieder gehen lernen.

◀ Nach der Laufübung muß wieder der Verband angelegt werden, für das Kind eine kritische Fesselung.

gen eher als Störfaktor im ausgeklügelten und oft hektischen Krankenhausbetrieb ansehen, sind aber nach Auffassung Streckers und Biermanns vielfach überfordert, neben ihrer eigentlichen Arbeit sich intensiv mit Kindern abzugeben. Deshalb stoße die Forderung nach einem Sozialpädagogen als ständige Bezugsperson und Ansprechpartner, der den Kinderunfall aufarbeitet und gleichzeitig auch notwendige Elternarbeit leistet, vielfach auf Verständnis bei verantwortungsbewußten Ärzten und Krankenhausverwaltungen.
Aus scheinbarer zusätzlicher Belastung werde Entlastung. „Wenn die erst einmal sehen, was die Sozialarbeiter wirklich tun, stehen sie hinter uns" weiß Strecker, der als Autor eines Buches („Verkehrserziehung für 3- bis 10jährige, Verlag Adolf Bonz, Fellbach bei Stuttgart) ebenso wie als Referent für die Fortbildung von Kindergärtnerinnen und verantwortlicher Lehrer am Institut für Verkehrssicherheit in Korntal praxisnah arbeitet.
Und was tun sie?
Da ist der Unfall der neunjährigen Susanne W., „aufgearbeitet" von Streckers Mitarbeitern und Studenten: Vor dem Haus – die meisten Unfälle mit Kindern passieren in nächster Umgebung des schützenden Nestes – überquerte sie mit ihrer Freundin auf Rädern die Straße, übersah wegen eines parkenden Lastwagens einen anderen Laster und wurde von ihm erfaßt.
„Susanne wurde im Krankenhaus von ihrer Mutter mit Vorwürfen überhäuft, weil sie mit ihrer Freundin das Fahrrad getauscht hatte und dieses nun ersetzt werden mußte."
Das Kind empfand die massi-

Es fehlt an Wärme und Liebe

Eine erfolgversprechende Aufarbeitung ist nur möglich, wenn die Eltern in den Kontakt mit einbezogen werden. Dem Kind müsse das notwendige Vertrauen zu sich selbst wiedergegeben werden.
Dazu kommt der Sozialpädagoge oder eine therapeutisch ausgebildete Erzieherin regelmäßig ans Krankenbett und bringt dem Kind, was es braucht: Wärme, Liebe, Verständnis. Mit neutralen Spielen wird das Vertrauen gewonnen. Dann wird das Kind zu einer eigenen Schilderung des Unfalls bewegt. („Wobei wir immer wieder feststellen, daß das Kind den Unfall ganz anders sieht als die Polizei oder die Eltern.")
Danach knüpfen die Sozialbetreuer den notwendigen Elternkontakt. In einer dritten Phase soll das Kind mit einem Rollenspiel den Unfall noch einmal im Spiel bewältigen.
Schließlich sollen die Betreuer für das Kind eine optimale Krankenhaussituation erreichen („Keine Einzelzimmer, sondern Gruppen").
Sie bauen also auf, wo alles zerstört ist, und sie bauen ab, wo plötzlich Schranken der Verständnislosigkeit errichtet worden sind. Ihr Ziel: Das Kind wieder in die Familie zu integrieren, vor allem dann, wenn bei einem Unfall eine Bezugsperson aus dem Leben des Kindes gerissen wurde.

Ernst Bauer

* Interessant für ACE-Mitglieder: Im Beitrittsjahr gewährt der Club einen einmaligen Zuschuß in Höhe von 5 Mark!

Werden Sie Pate.

Für nur DM 31,30.*

Mit diesen DM 31,30 bewirken Sie viel: Ein Kind kann Mitglied im Kinder-Verkehrs-Club werden. Und das bedeutet: es erhält eine systematische und pädagogisch richtige Vorbereitung auf den Straßenverkehr. Von seinem 3. Lebensjahr an bis zum Schulbeginn für DM 31,30 jährlich. Ein Betrag, der ihm vielleicht das Leben rettet. Denn die größte Gefahr für das Leben unserer Kinder ist der Straßenverkehr. Jährlich gibt es 1400 tote, 70.000 verletzte Kinder. Hier muß man etwas tun.

Patenschaften kann jeder übernehmen: Der Betrieb für die Kinder seiner Mitarbeiter. Sie Stadtverwaltung für die Kinder der Stadt. Die Kirche für die Kinder ihrer Kindergärten. Aber auch die Großeltern für ihr Enkelkind. Der Onkel oder die Tante. Oder der Nachbar. Zum Geburtstag, zum Namenstag. Oder überhaupt. Und wenn Sie kein Kind im Alter von 3 Jahren kennen, sagen Sie es uns. Wir vermitteln dann die Patenschaft. Informieren Sie sich, senden Sie uns diesen Coupon ausgefüllt zurück.



Ich möchte eine Patenschaft für die Mitgliedschaft im Kinder-Verkehrs-Club übernehmen. Bitte informieren Sie mich.

Name: ....

Adresse: ....

....

An: Kinder-Verkehrs-Club · Postfach 30 02 29 · 5300 Bonn

Was taugen Promilletester?



Blas-Chemie

Neuerdings lädt nicht mehr die Polizei allein zum Blasen ins Tütchen ein. Ganz gewiefte Autofahrer sind nämlich schon im Besitz von Alkohol-Testgeräten, die sie bequem in der Jackentasche zur gemütlichen Runde mitbringen. Doch wer glaubt, damit einen Freifahrschein erworben zu haben, der irrt.

Jahr für Jahr verlieren über 200000 deutsche Autofahrer wegen Trunkenheit ihren Führerschein. Doch was ein rechter Zechbruder ist, der läßt sich durch die Gefahr, erwischt zu werden, nicht abschrecken. Und auf genau diese Zielgruppe haben es die Hersteller der diversen Taschen-Alkoholtestgeräte abgesehen. Durch diese Geräte sollen die Promille-Probanten ablesen können, ob sie weniger als 0,8 Promille Alkohol haben oder auch nicht.
Die Benutzung der Geräte ist keineswegs unproblematisch.
So steht in der Bedienungsanleitung des Gerätes „Alco-Check“: „Verwenden Sie das Gerät erst 15 Minuten nach dem letzten Alkoholkonsum. Der innerhalb dieses Zeitraums noch vorhandene ‚Mundalkohol‘ würde sonst eine zu hohe Aufzeichnung bewirken.“ Etwas weiter unten findet man den Verwirrung stiftenden Hinweis: „Bedenken Sie bei Anwendung des ‚Alco-Check‘-Gerätes, daß der Alkoholgehalt des Blutes erst nach etwa 30 bis 60 Minuten vom Ende des Alkoholgenusses an gerechnet seinen höchsten Stand erreichen kann.“ Womit der Hersteller zweifellos recht hat, denn solange dauert es, bis der Alkohol in die Blutbahnen übergeht. Daß aber diese 30 bis 60 Minuten nicht in der direkten Anleitung stehen, sondern dort nur von besagten 15 Minuten die Rede ist, muß doch kritisiert werden. Ein schwacher Trost, wenn im nächsten Satz steht: „Trinken Sie sich also nie an die vom Gesetzgeber als absolutes Limit der Fahrerlaubnis festgelegte Menge von 0,8 Promille heran, um sich dann an das Steuer Ihres Wagens zu setzen.“ Freilich: „Wir und unsere Zulieferer können und werden

für keinerlei Folgen haften, die sich aus einer Fahrt unter Alkoholeinfluß ergeben."

Welche Gefahren solche Alkoholtestgeräte in der Hand von Laien bedeuten, wollte auch der SPD-Verkehrsexperte Horst Seefeld (MdB) von der Bundesregierung wissen. Er erhielt auf seine Anfrage folgende trockene Antwort: „Die Bundesregierung teilt die Auffassung, daß die elektronischen Geräte zur Alkohol-Selbstkontrolle keine geeignete Möglichkeit zur Hebung der Verkehrssicherheit darstellen. Diese Bedenken sind in der Gefahr begründet, daß sich Kraftfahrer an eine bestimmte Alkoholkonzentration ‚herantrinken', ohne zu bedenken, daß die relative Fahruntüchtigkeit mit Straffolgen bereits bei 0,3 Promille vorhanden sein kann. Diese Alkoholkonzentration wird bereits beim Genuß von einem halben Liter Exportbier wesentlich überschritten und erreicht dabei Werte von 0,5 bis 0,7 Promille. Im übrigen geht der Anstieg der Blutalkoholkonzentration oft sehr schnell vor sich. Benutzt ein Interessent ein Alkoholtestgerät, was in der Regel kurz vor dem Aufbruch aus dem Lokal erfolgen wird, so fällt das normalerweise in die Resorptionsphase, also in die Phase, in der der Alkohol in die Blutbahn übertritt. Der Blutalkoholspiegel steigt dann hinterher noch weiter an."

Taschengeräte ungenau

Die Meßgenauigkeit solcher Atemalkohol-Testgeräte wurde vom Berliner Bundesgesundheitsamt untersucht, das zu dem folgenden Ergebnis kam:

- „Die getesteten Geräte, die nach den Prinzipien der Brennstoffzelle, des Halbleitersensors und der Infrarotabsorption arbeiten, eignen sich grundsätzlich für eine Messung der Atemalkoholkonzentration.
- Allerdings sind Rückschlüsse von der Atemalkoholkonzentration auf die Blutalkoholkonzentration generell nicht möglich: Frühestens eineinhalb Stunden nach Trinkende stellt sich ein zeitlich konstantes Verhältnis von Atem- zu Blutalkoholkonzentration ein. Aus diesem Grunde kann zu gerichtlichen Zwecken eine Atemalkoholmessung die Blutalkoholmessung nicht ersetzen."

Besonders interessant ist der nächste Absatz:

„Die Meßgenauigkeit – insbesondere der Taschengeräte – läßt zu wünschen übrig; so liegt die Übereinstimmungsquote mit der parallel vorgenommenen Blutprobe bei den getesteten Taschengeräten nur bei 59 bzw. 33 Prozent! Dies macht deutlich, daß Taschengeräte als wenig zuverlässig einzustufen sind."

Trotzdem sieht man im Bundesverkehrsministerium zur Zeit keine Möglichkeit, rechtliche Maßnahmen gegen den Gebrauch der Geräte zu ergreifen. Lothar Wrede, parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium: „Solange ihre Benutzung ein Ausnahmefall bleibt, halte ich dies auch nicht für erforderlich."

Denkfehler

Was bleibt, ist ein katerähnliches Gefühl: Wer sich im Rausch einer elektronischen „Selbstkontrolle" an eine Theke lehnt und ernsthaft glaubt, die kleinen grünen, gelben und roten Lämpchen in diesen Wunderapparaten seien die richtigen Heimweghelfer, begeht einen entscheidenden Denk- und Verhaltensfehler. Er überläßt die natürliche Selbstkontrolle und damit die Entscheidung, ob er fährt, einer anonymen Elektronik, die – sei sie nun groß oder klein in den Abweichungen – notwendigerweise mit Mängeln behaftet ist. Anstatt sich ganz einfach und realistisch zu sagen: Ein Bier oder ein Viertel Wein (oder, noch konsequenter: gar keinen Alkohol) tauschen die Benutzer solcher Apparate ihr Gewissen gegen zweifelhaften elektronischen Schnickschnack ein. Es wäre gescheiter, sie würden das Geld, das diese Apparate kosten, in Ruhe zu Hause in guten Wein anlegen oder den „Anonymen Alkoholikern" für ihre segensreiche Arbeit spenden.

Würde man elektronische Apparate dazu verwenden, die Fahrerlaubnis von stocknüchternen Menschen (nach irgendwelchen Kriterien) zu erteilen oder zu sperren, die Leute gingen sicherlich auf die Barrikaden. Aber solchen Apparätchen, die ihnen helfen, ihr schlechtes Gewissen hinter zeitgemäßer „Computer"-Spielerei zu verstecken, vertrauen sie mehr als der Verkehrswacht oder den Sanitätern, die nachts die Opfer der Alkoholunfälle einsammeln.

Auch an Selbsttankstellen haben Behinderte Probleme:

Gestraft wird der Falsche

Das Engagement des ACE für die behinderten Autofahrer zieht weite Kreise. Gerade von den Betroffenen erhalten wir dutzendfache Zustimmung. Ein Kollege, 100 Prozent schwerkriegsgeschädigt und wie er selbst schreibt, „zur Fortbewegung auf die Benutzung eines fahrbaren Untersatzes angewiesen", berichtete der Redaktion, daß Behinderte an SB-Tankstellen buchstäblich im Stich gelassen werden. Die Tankwarte, dort ohnehin zu großen Abkassierern umfunktioniert, die allenfalls noch Öl eingießen, lehnen es allzu oft ab, Behinderten den Tank zu füllen. Ihre Begründung: Auf Anweisung ihres Fachverbandes dürften sie das nicht, schließlich gäbe es ja auch noch Tankstellen mit Bedienung.

Dies freilich kann kein Argument sein, wenn Menschlichkeit vor Geschäftstüchtigkeit rangiert. Noch ist die Zahl der Behinderten nicht so groß, daß sich die Tankwarte an SB-Tankstellen überarbeiten würden, wenn sie jedem, der seinen Wagen an ihre Zapfsäulen fährt, helfen wollten. Es ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, aber die Tatsache, daß dieser Artikel geschrieben werden muß, beweist, daß immer wieder Tankwarte oder gar Tankstellenpächter sich auf eine Vorschrift berufen, die so nicht gemeint sein kann. Denn wäre sie so, dann würde ja der Schwerbehinderte zu all seiner Last noch gezwungen, den Kraftstoff teurer zu tanken als derjenige, der die zunehmend zwangsweise verordnete Umstellung auf SB-Tankstellen toleriert und sich selbst den Sprit einfüllt.

Der ACE und seine Zeitschrift Lenkrad haben die SB-Tankstellen grundsätzlich begrüßt, weil sie ein Mittel sind, um Geld zu sparen. Wir haben aber von Anfang an kritisiert, daß diese Tankstellen auch Nachteile haben und deshalb sagen wir heute deutlich:

- „An SB-Tankstellen, an denen Behinderte nicht bedient werden, sollten auch andere Autofahrer nicht tanken, soweit müßte die Solidarität der Autofahrer untereinander gehen, daß solche Tankstellen gemieden werden.
- Natürlich schadet es auch einem beweglichen Autofahrer nicht, wenn er einem Behinderten beim Tanken hilft. Dann kann dieser wenigstens in seinem Auto sitzen bleiben und muß sich nicht mühsam vom Sitz herunterwuchten um in seinem Rollstuhl zur Kasse zu fahren.

So neu ist dieses Problem übrigens nicht. Beim Bundesverband des Deutschen Tankstellen- und Garagengewerbes hat man schon „vor drei Jahren empfohlen", daß Behinderte bedient werden. Freilich: Geschäftsführer Hubert Brockmeier hört immer wieder von solchen Klagen. Der Grund dafür liegt, wie so oft im Leben, bei der „bösen Konkurrenz". So weiß man beim Tankstellenverband, daß neidische Tankstellenpächter die Säulen-Heiligen von der anderen Straßenseite beim Ordnungsamt anzeigen, wenn sie Behinderte bedienen: Dies ist dann ein klarer Verstoß gegen die einschlägigen Wettbewerbsgesetze – genauer gesagt gegen Paragraph eins der „Zugabe-Verordnung".

Brockmeiers Empfehlung an alle Tankstellen: „Helft denen, die sich ohne Hilfe selbst nur schwer oder gar nicht helfen können. Das Wettbewerbsgesetz darf in solchen Fällen keine unüberwindbare Schwelle sein."

Die Redaktion hat den wichtigsten Mineralölgesellschaften folgende Frage gestellt: *„Trifft es zu, daß an Ihren SB-Tankstellen oder an SB-Tankstellen, die mit Kraftstoffen Ihrer Firma beliefert werden, die Fahrzeuge von behinderten Autofahrern nicht bedient werden. Wenn ja, welche Gründe gibt es dafür? Sind Sie bereit, eine Forderung des ACE, die sich mit dem Wunsch vieler Behinderter deckt, auch an SB-Tankstellen bedient zu werden, zu erfüllen?"*

Wir veröffentlichen nachfolgend kommentarlos die Antworten:



ARAL stand den behinderten Autofahrern schon immer aufgeschlossen gegenüber. An ARAL-Tankstellen gibt es kein Verbot, das die Bedienung von behinderten Autofahrern nicht zulassen würde. Wir empfehlen unseren Partnern immer wieder, diesen Menschen behilflich zu sein.

Es ist aber ein Problem für den Tankwart, rechtzeitig zu erkennen, ob der Autofahrer behindert ist. Vielleicht wäre es dienlich, wenn behinderte Autofahrer in diesen Fällen – etwa durch ein Schild – auf sich aufmerksam machen würden. Dann wird ihnen bestimmt geholfen.



An Esso-Stationen darf Behinderten beim Betanken geholfen werden.

BP

1. Wir gehen davon aus, daß Behinderte an den BP-Stationen bisher keinen Grund zur Klage hatten, da uns keine diesbezüglichen Beschwerden erreicht haben.
2. Es trifft zu, daß an SB-Stationen das Betanken durch Personal gesetzlich nicht zulässig ist. Eine direkte Anweisung von unserer Seite an unsere Tankstellenpartner ist daher nicht möglich.
3. Wir unterstützen jedoch ihre Initiative und werden auch unsere Tankstellenpartner bitten, solchen Menschen behilflich zu sein, die aus Gründen körperlicher Behinderung offensichtlich nicht in der Lage sind, den Tankvorgang selbst vorzunehmen.



Grundsätzlich ist es aus wettbewerbsrechtlichen Gründen unzulässig, an einer SB-Station den Tankvorgang mit Bedienung, z. B. bei unkundigen Kraftfahrern, vorzunehmen. Das Bundesministerium für Wirtschaft hat in einem Schreiben jedoch die Auffassung vertreten, daß die gelegentliche Bedienung von Schwerbehinderten an SB-Stationen kein Verstoß gegen das „Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb" oder die Zugabeverordnung darstellt. Diese Auffassung wird auch von der Zentrale für Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs vertreten. Über die Rechtslage wurden unsere Tankstellenpartner bereits im April 1977 informiert. Behinderte werden also an Shell-SB-Stationen bedient.

Deshalb halten wir Ihre Forderung, die wir auch weiterhin unterstützen, für überflüssig. Wir begrüßen jedoch, daß Sie dieses Problem erneut aufgreifen, denn ihre Anfrage zeigt uns, daß auch weiterhin Aufklärung zu diesem Thema betrieben werden muß.

Neue Broschüre „Die Rechte der Behinderten"

Die Bundesarbeitsgemeinschaft „Hilfe für Behinderte" hat eine Broschüre „Die Rechte der Behinderten und ihrer Angehörigen" herausgegeben.

Die Broschüre ermöglicht behinderten Menschen einen guten Überblick über ihre rechtlichen Ansprüche und erleichtert ihnen dadurch die Inanspruchnahme von Hilfen und Vergünstigungen.

Die Broschüre kann kostenlos über die Bundesarbeitsgemeinschaft „Hilfe für Behinderte" e.V., Kirchfeldstraße 149, 4000 Düsseldorf 1, bezogen werden.

Sie vertrauen auf ihr Glück.







Einweihungsfeier bei Familie Hartwig: Es gibt nichts Schöneres, als sich gemeinsam etwas






aufzubauen – und es ist ein gutes Gefühl, für die Zukunft gesichert zu sein.

Aber sie bauen auf eine starke Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert:

Wie man richtig vorsorgt
Durch die Dynamisierung paßt sich Ihr Rentenanspruch heute den steigenden Ansprüchen und den wachsenden Lebenshaltungskosten Jahr für Jahr an. Aber – mit durchschnittlich 50 Prozent des letzten Einkommens bildet die gesetzliche Rentenversicherung nur die Grundlage Ihrer späteren Altersversorgung.

Wenn Sie Ihren gewohnten Lebensstandard dann aufrechterhalten wollen – und wer will das nicht – brauchen Sie zusätzlich eine auf Ihre persönlichen Verhältnisse zugeschnittene Lebensversicherung, die sich dem wachsenden Einkommen und den höheren Lebenshaltungskosten regelmäßig angleicht. Damit später keine Versorgungslücke entsteht.

Die neue Anpassungsversicherung Volksfürsorge-Dynamik bietet Ihnen einen Versorgungsausgleich: Ähnlich der gesetzlichen Rentenversicherung wird Ihre Lebensversicherung ohne erneute Gesundheitsprüfung jährlich automatisch den veränderten Verhältnissen angepaßt – Ihre einmal abgeschlossene Versicherung behält so zu jeder Zeit ihren Wert als zusätzliche Altersversorgung.

Hier die Vorteile der Volksfürsorge-Dynamik auf einen Blick
- Vom ersten Tag an voller Versicherungsschutz
- Ihre Sicherheit wächst zweifach durch die regelmäßigen Anpassungen und die jährliche Gewinnbeteiligung
- Keine neue Gesundheitsprüfung bei allen weiteren Erhöhungen
- Steuerersparnis auch für die hinzukommenden Beiträge.

Einer unserer 35.000 Mitarbeiter informiert Sie gern.

Das ist passiert:

Ein Privatmann hatte mit seinem Wagen einen Unfall erlitten, für den die Versicherung des Unfallgegners voll aufzukommen hatte. Das beschädigte Fahrzeug lohnte die Reparatur nicht, es hatte Totalschaden. Das bedeutet, daß der Wert des Unfallwagens vor dem Unfall (dem schädigenden Ereignis) zu ermitteln war. Das ist der Betrag, der aufzuwenden gewesen wäre für die Beschaffung eines dem Unfallfahrzeugs gleichartigen und gleichwertigen anderen Wagens, der sogenannte Wiederbeschaffungswert.

Ein Sachverständiger hatte diesen Wiederbeschaffungswert auf 9000 Mark einschließlich der gesetzlichen Mehrwertsteuer geschätzt. Die gegnerische Versicherung weigerte sich, den in diesem Betrag enthaltenen Mehrwertsteuerbetrag zu bezahlen. Sie machte geltend, solange nicht nachgewiesen sei, daß der Geschädigte bei einem Händler unter Aufwendung von Mehrwertsteuer gekauft habe, sei der Anfall dieser Steuer nicht nachgewiesen und daher ein Anspruch auf Erstattung dieser Steuer nicht begründet.

Das ist die Frage:

Wenn der Pkw eines Privatmanns bei einem Unfall Totalschaden erlitt, kann er dann vom erstattungspflichtigen Versicherer Bezahlung der im Wiederbeschaffungswert enthaltenen Mehrwertsteuer verlangen?

Das ist die Antwort:

Vereinzelt versuchen auch heute noch bestimmte Versicherungen trotz inzwischen durch die Rechtsprechung geklärter Rechtslage, hier Abzüge zu machen. Sie verweigern damit dem Geschädigten Erfüllung begründeter Ansprüche. Das ist eigentlich klar seit einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs. Jetzt hatte das OLG Bamberg wieder einen solchen Fall zu entscheiden und hat dabei ausgeführt:

„Der (Geschädigte) kann von der (Versicherung) . . . Ersatz der Kosten verlangen, die zur Anschaffung eines gleichwertigen Autos erforderlich sind. Der Geschädigte muß dadurch in die Lage versetzt werden, einen ähnlichen Wagen nach einer gründlichen technischen Überprüfung von einem seriösen Gebrauchtwagenhändler zu erwerben und sich von diesem eine gewisse Werkstattgarantie geben zu lassen.

Der an den Gebrauchtwagenhändler zu zahlende Preis umfaßt auch die Mehrwertsteuer. Sie ist ein allgemeiner Unkostenfaktor, der den Wiederbeschaffungswert einer Sache erhöht. Dieser Betrag steht deshalb dem Geschädigten ohne Abzug der Mehrwertsteuer auch dann zu, wenn er sich unter Verzicht auf die bei einem seriösen Gebrauchtwagenhändler infolge technischer Überprüfung des Wagens und einer Werkstattgarantie mögliche besondere Absicherung ein Ersatzfahrzeug bei einem Privatmann kauft".

Wir empfehlen nachdrücklich, sich einen Abzug dieser Art keinesfalls gefallen zu lassen und gegebenenfalls zu Gericht zu gehen. (OLG Bamberg, Urteil vom 22. 5. 1979 – 5 U 54/79).



Das ist passiert:

Ein Tankstellenpächter hatte einem noch nicht 18 Jahre alten Jugendlichen einen alten Gebrauchtwagen für 100 Mark verkauft. Das Fahrzeug war im Zeitpunkt des Verkaufs zwei Jahre lang stillgelegt gewesen. Bei Kauf wurde dem Jugendlichen zwar der Fahrzeugschlüssel, nicht aber der Kfz-Brief übergeben. Das sollte bei Bezahlung des Kaufpreises geschehen. Der Jugendliche nahm das Auto, fuhr damit von dem Tankstellengelände weg, kam schon nach kurzer Fahrstrecke von der Fahrbahn ab und überfuhr dabei einen Fußgänger, der tödlich verletzt wurde. Der Rentenversicherer des getöteten Fußgängers verlangte von dem Verkäufer des Gebrauchtwagens Schadensersatz für die Aufwendungen, die er an Rente für die Witwe und die Kinder des Getöteten zu erbringen hatte.

Das ist die Frage:

Macht sich jemand schadensersatzpflichtig, wenn er einem anderen ein nicht zugelassenes und nicht versichertes Fahrzeug verkauft oder wenn er einen solchen Verkauf an einen Jugendlichen tätigt, der möglicherweise nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis ist?

Das ist die Antwort:

Eine spezielle gesetzliche Vorschrift, die solche Verantwortlichkeit des Verkäufers festlegt, gibt es nicht. Doch hat der Bundesgerichtshof in einer grundlegenden Entscheidung ausgesprochen, daß im einen wie im anderen Fall Haftung des Verkäufers gegeben sein kann.

Der Bundesgerichtshof leitet dies ab aus dem allgemein das Schadensersatzrecht beherrschenden Grundsatz der Haftung wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Diese Verletzung begründet einen Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 1 BGB.

Der Grundsatz der Verkehrssicherungspflicht besagt, daß jeder, der eine Gefahrenquelle schafft, alles erforderliche und ihm zumutbare tun muß, damit sich die von ihm gesetzte Gefahr nicht zum Schaden anderer auswirkt. Unter diesem Gesichtspunkt ist daher ein Verkäufer verantwortlich dafür, daß das von ihm verkaufte Kraftfahrzeug nicht in die Hand eines Menschen gerät, der damit Unheil anrichtet, wie nach Sachlage zu befürchten ist.

Ein Kraftfahrzeug ist nämlich in der Hand einer Person, die es nicht beherrscht, ein Gegenstand, der zu schwerem Schaden, zur Verletzung und zur Tötung von Menschen führen kann. Die Benutzung von Autos durch Personen, die dafür nicht die erforderliche Eignung haben, bringt für den Verkehr große Gefahren mit sich. Wer ein Fahrzeug verkauft, muß als der hierfür Verantwortliche in zumutbarer Weise beim Verkauf diese Gefahr zu verhindern suchen.

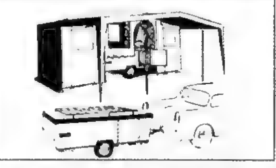
Das gilt vor allem dann, wenn zu befürchten ist, daß eine Person das Fahrzeug wegfährt, die nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis ist, etwa, weil das hierfür erforderliche Alter noch nicht erreicht ist. Dann ist aber auch davon auszugehen, daß diese Person nicht über das erforderliche Fahrkönnen verfügt.

Kommt noch hinzu, daß ein stillgelegtes, abgemeldetes, nicht versichertes Fahrzeug gefahren wird, besteht zusätzlich Anlaß zu befürchten, daß der Fahrer aus Angst vor Entdekkung unsicher und unruhig wird, was seine Fahrtüchtigkeit weiter mindert.

In solchen Fällen kann es daher geboten sein, daß der Verkäufer sich darüber vergewissert, ob der Käufer die erforderliche Fahrerlaubnis hat und ob er das Fahrzeug vor dem Wegfahren vom Verkaufsplatz ordnungsgemäß mit Nummernschildern versieht. Das gilt besonders dann, wenn Jugendliche Fahrzeuge kaufen, denn sie erliegen erfahrungsgemäß leicht dem Anreiz, ein Auto zu führen, obwohl sie die erforderliche Fahrerlaubnis nicht besitzen.

Auch der Umstand, daß ein Käufer mit einem Personenwagen angefahren kam, muß nicht ausreichend sein, guten Glauben daran zu begründen, daß er im Besitz einer Fahrerlaubnis war (BGH, Urteil vom 24. 4. 1979 – VI ZR 73/78).





Faltwohnwagen aus Zelt oder mit starren vollisolierten Wänden

la bohème

Fordern Sie unverbindlich Farbprospekt und Händlernachweis bei Alleinimporteur **W. u. K. Gandl, Esmarchstr. 23, 8000 München 50, Tel. 089/8 12 29 17**
Ständige Ausstellung auch in 5210 Troisdorf b. Köln, Siebengebirgsallee 4, Ecke Frankfurter Straße (B 8), Tel. 02241/7 47 29

FÜHRERSCHEIN im Urlaub in 12 Tagen
Individuelle Ausbildung mit sofort anschließender Prüfung. Einmalige Gelegenheit, insbesondere für ältere und berufstätige Bewerber. Schulwagen aller Fabrikate. Zu Hause begonnene Ausbildung kann hier beendet werden. Unterbringung in eigenen Hotels. Angehörige können mitgebracht werden. Für Führerscheininhaber Auffrischungskurse. Verlangen Sie kostenlos Prospekt A 182
FERIEN-FAHRSCHULE **Seela**
3388 Bad Harzburg, Tel. 0 53 22/70 11
3300 Braunschweig, Messeweg 41
3422 Bad Lauterberg/Harz
Größte und vorbildliche Ferien-Fahrschule Deutschlands

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau, D.A., Verwaltung, 3400 Göttingen, Ruf 05 51/3 10 31

Reisemobilteile
Fenster, Tanks etc.
Unterl. kostenl. o. Katalog
5,– DM b. Best. zurück.
Dipl. Kfm. Hamer, Vogteistr. 34L
5353 Mechernich, 0 24 43/63 55

Endlich auch in Deutschland erhältlich:
US-ARMY Schlafsack 2547/C
Fabrikneu, wasserdicht, sehr dick gefüttert. Ideal für Übernachtungen im Freien, Ferienlager und Berghütten, oder als **Geschenk.** Gewicht: 3,5 kg, Länge: 2,2 m. Spitzenprodukt zu Schlagerpreis: nur DM 89.– inkl. MWSt, exkl. Versandspesen. NN-Versand. Rückgaberecht.
N. MOJON & CO. AG, Abt. Army-Versand LE, Postfach 1948, 7850 Lörrach



Groß zum Wohnen Klein zum Reisen!



● Stabilbau-Caravan ● problemloser Aufbau ● 2 Typen 6 bis 18 qm ● bis 7 Schlafplätze ● kein „fahrbares Zelt"
REIMANN FALT CARAVAN
● Farbprospekt anfordern
● 10 Jahre Garantie!
● ab DM 4 430,–
Helmut Reimann
Würzburger Straße 400
8705 Zellingen/Main

gewa Fertig-Garagen



Mit Alu-Dach und Edelspritzputz. 5 Jahre Garantie. Überall Mustergaragen.
Anruf genügt!
Gebrüder Wahl · Stahlbau
Postfach 80C-5927 Erndtebrück
Tel. (02753) 834 · Telex 875640

Wußten Sie schon...



wie enorm preisgünstig OVERMANN-Garagen sind? Viele Größen und Ausstattungen, auch Reihengaragen. Gratiskatalog:
OVERMANN Abt. 497 K
7519 Stebbach
Tel. 0 72 67/10 95
OVERMANN

FAHRLEHRER
Ausbildung
+
OMNIBUS-KURZAUSBILDUNG
auch **ohne** die sonst notwendige Fahrpraxis Kl. 2
durch **BKF**-Schule
ROLF ROBITSCHEK
7988 Wangen/Allgäu, 0 75 22/66 61
amtlich anerkannt

ELEKTRO-**KAMINE**



u. elektrische Holzfeuer ab DM 98.- Große Auswahl! Komplett, einfach aufstellen! Flammen-, Stein- und Mauereffekt, einmalige technische Raffinessen, täuschend echt, vom Glühen bis zum Flammeneffekt schaltbar, unsichtbare Heizung. Farbprospekt ab Werk
GARVENS OHG 3251 Aerzen, Postf. 29, Abt. 56

grawo mobil — **Reisewagen**



Grawo-Mobil baut aus Ihrem VW/Mercedes-Combi einen modernen Reisewagen mit ausstellbarem Hubdach. Langjährige Erfahrung.
Wohnmobilbau Gerhard Grau Abt. 2
7022 Leinfelden-Stgt., Marktstr. 15, Tel. 0711 751396

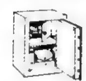
FERIENHÄUSER Dänemark
Norwegen · Schweden
Katalog kostenlos
N: NORDISK FERIE
Neuer Jungfernstieg 7
2 Hamburg 36 Tel. 040/34 34 64 u. 34 35 65 Telex 216 24 32 nf d

Der Faltcaravan mit dem Wohnwagen-Komfort
TRIGANO



● In nur 30 Sek. schlafbereit ● Luxus-Ausstattung serienmäßig ● Perfekt bis ins Detail ● Kein Faltcaravan bietet Ihnen mehr Vorteile
Fordern Sie Informationsmaterial an: Bodo v. Sengbusch Ede Kecskeméti
Alte B 9 · Postfach 68-5 · 5403 Mülheim b. Koblenz · Telefon 0 26 37/6 31 64

...einmal richtig Urlaub
FINNLAND – TOURISTIK –
Ferienhäuser, Hotels und Bauernhöfe mit Anreise Schiff und eigenem Pkw oder Flugzeug. Neu: Exclusive Computer-Reservierung nach Ihren Bedarfswünschen. Großes Finnland-Touristik-Angebot 80 für Sommer und Winter kostenlos von
fintouring Postfach 1926, 3000 Hannover
☎ (0 51 35) 4 44 ☒ 9 21 498
9–16 Uhr und 18–20 Uhr



TRESORE
in allen Ausführungen.
Katalog A 80 kostenlos.
WINKING, Lenbachstraße 14
43 Essen, Tel. 02 01/70 75 84

FÜHRERSCHEINE
In 2–3 Wochen! Urlaub und Erholung! Auch Beendigung angefang. Kurse! Freiprospekt
Ferienfahrschule/Lkw + Busschule **HENSE**
8562 HERSBRUCK/BAY. ☎ 0 91 51/22 15

Individueller Urlaub · Privatgast in
SAN BENEDETTO DEL TRONTO · ALBA ADRIATICA · VILLA ROSA · TORTORETO LIDO · GIULIANOVA
170 km südl. Cattolica · Gran Sasso-Gebg. (Abruzzen) ca. 80 km · Best. gef. Hotels · Komf.-Zi. ab DM 28,– alles incl. · Swimmingpool, Tennis, überdachte Parkplätze, Privatstrand · Saison April–Sept., mildes Klima, empfehlenswert auch in Vor- und Nachsaison · Katalog kostenlos: POTT + IRION – Hotelrepräsentanz – Hugo-Wolf-Str. 77/80 · 7033 Herrenberg · Telefon (0 70 32) 41 79

Karosserie



Fachbetrieb

Schäden an Blech und Lack?
Ein Karosserie-Fachbetrieb ist ganz in Ihrer Nähe. Adressenliste beim ZKF, Oeserstr. 33, 6230 Frankfurt/Nied
Garantie für Erfahrung und Leistung



DIE FERTIGGARAGE HOCHTIEF massiv aus Stahlbeton
formschön – preiswert – Festpreis
schlüsselfertig aufgestellt
Lieferung im gesamten Bundesgebiet



Höhe und Wettertendenz



Taschen-Höhenmesser Barometer
Bezug durch den Fachhandel: Optik oder Sport. Weitere Informationen über: **Dipl.-Ing. Otto Onneken**
6382 Friedrichsdorf 1, Abt. D





Vorsicht beim Gebrauchtwagengeschäft

„Gebrauchtwagenkauf ist Vertrauenssache", dies ist ein Slogan der Händlerwerbung. Indirekt wird aber damit gesagt, daß man beim Kauf eines Gebrauchtwagens böse übervorteilt werden kann. Das ist sicher richtig. Einmal, weil der Roßtäuscher von annodazumal heute nur allzugern und allzuoft als Gebrauchtwagenverkäufer auftritt. Zum anderen, weil im Kauf eines gebrauchten Automobils unbestreitbar hohe Risiken liegen können.

von Wolfgang Vogt

Fahrstil und Art der Fahrzeugbenutzung können zu vorzeitigem Verschleiß führen. Das Unfallrisiko, mit dem sich ein Fahrer im Verkehr bewegt, kann dazu geführt haben, daß er einen Unfall erlitt, der bei ordnungsmäßiger Reparatur am Auto nicht mehr erkennbar ist.
Es ist also schon richtig, wenn jener Werbespruch des Kraftfahrzeughandels darauf hinweist, man müsse einen seriösen Partner beim Gebrauchtwagenkauf haben.
Damit allein aber ist es nicht getan. Es gilt, sich von Schönrederei eines Verkäufers ebensowenig beeindrucken zu lassen wie von Schönfärberei in Form von Lackierungskünsten, die Mängel verdecken sollen. Es gilt also, Augen und Ohren aufzumachen beim Gebrauchtwagenkauf.

Das aber führt letztlich nur dann zu einem guten Erfolg, wenn man etwas von den rechtlichen Gegebenheiten des Gebrauchtwagenkaufs weiß. Beide Seiten müssen folgendes beachten:

- der Verkäufer, wie der Kaufpreis festgelegt wird,
- der Käufer, wie das zu verkaufende Gebrauchtfahrzeug beschrieben wird, wer Vertragspartner sein soll.

Wer einen Gebrauchtwagen verkaufen will, der kann böse Überraschungen erleben, wenn er bei der Preisvereinbarung nicht aufpaßt. Ganz allgemein ist hier der Rat am Platze, sich zu informieren, wenn ein Fahrzeug des Typs, des Baujahrs, der Kilometerleistung und des Erhaltungszustands auf dem Gebrauchtwagenmarkt angeboten wird, wie man es selbst verkaufen will.

Verkauf zum Schätzpreis

Man kann sich erkundigen bei Händlern, man kann auf Zeitungsanzeigen anrufen, um die Preisvorstellungen anderer zu hören. Vor allem beim typischen Gebrauchtwagenhändler – also nicht dem Vertragshändler, der Gebrauchtwagen in Zahlung nimmt und auch einmal einen Gebrauchtwagen ankauft –, kommt es immer wieder vor, daß der Händler vorschlägt, der Preis solle durch Sachverständigenschätzung ermittelt werden.
Sehr häufig wird in diesem Zusammenhang eine Schätzung der DAT vorgeschlagen. Das geschieht oft in einer Art und Weise, daß den Kunden vorgegaukelt wird, man sei an einer besonders gerechten Ermittlung des Preises interessiert,

und deshalb solle doch ein Sachverständiger schätzen. Das wäre soweit ganz gut, wenn die Sache nicht zwei Haken hätte.

Der eine Haken ist der, daß solche Gebrauchtwagenhändler oft ihre Kunden zu Sachverständigen bringen, die mit den Händlern eine eingespielte Geschäftsbeziehung haben oder aber bekanntermaßen niedrig schätzen. Es ist durch eine solche Schätzung also gerade nicht gewährleistet, daß der Kunde den objektiv angemessenen Preis erhält, geschweige denn, einen besonders günstigen.

Der andere Haken ist der, daß dann, wenn die Preisbestimmung einem Sachverständigen vorgeschlagen wird, in aller Regel in den vorgefertigten Vertragsformularen eine Klausel enthalten ist, daß der Kaufpreis „den Schätzwert abzüglich 30 Prozent" betrage. Von diesen 30 Prozent, die vom Schätzwert abgehen sollen, spricht der Händler häufig nicht.

Er redet lediglich vom Sachverständigen und versucht, damit im Kunden den Eindruck zu erwecken, daß er den objektiven Wert des Fahrzeugs erhalte und vor allem den Betrag, der dem Wert der Schätzung des Sachverständigen entspricht.

Wer sich hierauf einläßt, kann dann die bittere Erfahrung machen, daß einmal sein Fahrzeug niedrig geschätzt wird und dann zum anderen von diesem niedrig geschätzten Wert noch 30 Prozent abgezogen werden. So mag bei einem durchaus erzielbaren Preis von 9000 Mark eine Schätzung auf 7500 Mark lauten und sich damit – unter Berücksichtigung des Abzugs von 30 Prozent – ein Kaufpreis von 5250 Mark ergeben.

Diese Zahlen, die durchaus Beispielen aus der Praxis entsprechen, zeigen, wieviel Geld man hier verlieren kann.

Die Frage ist, ob man dann, wenn man sich auf einen solchen Vertrag einließ, davon wieder loskommt. Die Chancen hierfür sind nicht besonders gut. Nimmt man den Fall, daß der Händler den Kunden nicht darüber täuschte, daß er als Kaufpreis den Betrag erhalten würde, den der Sachverständige schätzt, dann könnte der Käufer allenfalls unter Hinweis auf § 319 BGB geltend machen, die Schätzung des Sachverständigen sei „offenbar unbillig".

Offenbar unbillig ist nicht jede „schlechte" Schätzung, sondern nur eine grob am erzielbaren Preis vorbeigehende Schätzung.

Die Beweislast trägt, wer sich auf die Unbilligkeit der Schätzung beruft, typischerweise also der, der seinen Wagen so verkauft hat. Dieser Beweis ist nicht einfach zu führen und oft manchmal dadurch unmöglich, daß der Händler den Wagen schnell weiterverkauft, das Fahrzeug verändert wird und dann einer nachträglichen Schätzung auf den Wert im Zeitpunkt des Verkaufs an den Händler nicht mehr zugänglich ist.

Hat der Händler darüber getäuscht, daß auf den Schätzwert noch ein Abzug erfolgen solle, so könnte dieser Vertrag wegen arglistiger Täuschung angefochten werden oder unter dem Gesichtspunkt des Schadenersatzes Zahlung der Differenz von 30 Prozent verlangt werden.

Diese theoretisch gegebene Möglichkeit wird aber häufig praktisch auf die Schwierigkeit stoßen, daß die Täuschung durch den Händler vom Kunden voll zu beweisen ist.

Verkäufer und Vermittler

Etwa die Hälfte des Gebrauchtwagenumsatzes läuft über Private, die andere Hälfte über Händler. Beim Kauf von Privat, wie beim Kauf vom Händler (vor allem aber beim Kauf vom Händler) kann sich ergeben, daß der „Verkäufer" im Rechtssinne nur „Vermittler" ist.

Verkäufer ist nur, wer selbst Partei des Kaufvertrags sein will, wer selbst Verkäuferrechte und Pflichten haben will. Vermittler aber ist, wer nicht selbst diese Pflichten und Rechte haben will oder kann, sondern lediglich für einen anderen handelt, der dann im Rechtssinne Verkäufer ist. Das ist keine rein theoretische, juristische Frage.

Einmal deshalb nicht, weil Anlaß bestehen kann, vorsichtig zu sein, wenn derjenige, mit dem man über den Kauf des Gebrauchtwagens verhandelt, nicht selber Verkäufer sein will. Es kann sein, daß er das Fahrzeug gestohlen oder unterschlagen hat, eine Gefahr, die beim Kauf von Privaten wohl größer ist als beim Kauf von Händlern, jedenfalls seriösen Händlern.

Während man an einem unterschlagenen Fahrzeug Eigentum erwerben kann, ist dies beim gestohlenen Fahrzeug unter keinen Umständen der Fall, § 935 BGB.

Hier kommt es also nicht einmal darauf an, ob man gutgläubig war, somit den Umstand, daß das Fahrzeug gestohlen war, nicht erkannte und auch nicht erkennen konnte. Das ist lediglich von Bedeutung beim unterschlagenen Fahrzeug.

Ein Fahrzeug, nebenbei bemerkt, unterschlägt, wer es rechtmäßig im Besitz hat und unter Ausnutzung dieses Besitzrechtes widerrechtlich veräußert. Wer sich etwa ein Fahrzeug geliehen hat und dies dem Verleiher nicht zurückgibt, sondern weiterveräußert, der unterschlägt. Wer aber eben sich widerrechtlich in den Besitz eines Fahrzeugs setzt, indem er es aufbricht und kurzschließt, um es zu entwenden, der begeht einen Diebstahl.

Vorsicht am Platze ist immer dann, wenn der angeblich Beauftragte keine Bevollmächtigung des zuletzt im Fahrzeugbrief eingetragenen Halters vorweisen kann, wenn darüber hinaus etwa Beschädigungen am Fahrzeug auf einen Diebstahl schließen lassen, wenn Kraftfahrzeugbrief oder -schein nicht vorhanden sind, wenn es keine Originalschlüssel gibt oder nur einer von den an und für sich vorhandenen zwei Schlüsseln.

Daneben kann die Person des Verkäufers selbst verdachterregend sein. In all diesen Fällen sollte man lieber davon absehen, einen Wagen zu kaufen, jedenfalls sofort zu kaufen, ohne sich vorher über die Eigentumsverhältnisse vergewissert zu haben.

Zum anderen ist die Frage, wer Verkäufer ist, vor allem deshalb von Bedeutung, weil man sich in erster Linie an ihn zu halten hat, wenn irgend etwas mit dem Fahrzeug nicht stimmt, wenn es ein Unfallwagen war, wenn die Kilometer-Leistung zu niedrig angegeben wurde, kurz, wenn man sein ganzes oder einen Teil seines Geldes zurück haben will.

Der Handel verkauft sehr oft nicht im eigenen Namen, sondern „in Kommission" oder „als Agenturgeschäft". Das geschieht nicht zuletzt, um beim Verkauf des Gebrauchtwagens den Anfall von Mehrwertsteuer und damit eine Verteuerung zu vermeiden. Es ist inzwischen in der Rechtsprechung anerkannt, daß auch dann, wenn ein Händler nur aus diesem Grund nicht selbst als Verkäufer auftritt, nicht der Händler, sondern die im Kaufvertrag angegebene Person – etwa der Vorbesitzer – Vertragspartei und damit im Rechtssinne Verkäufer ist.

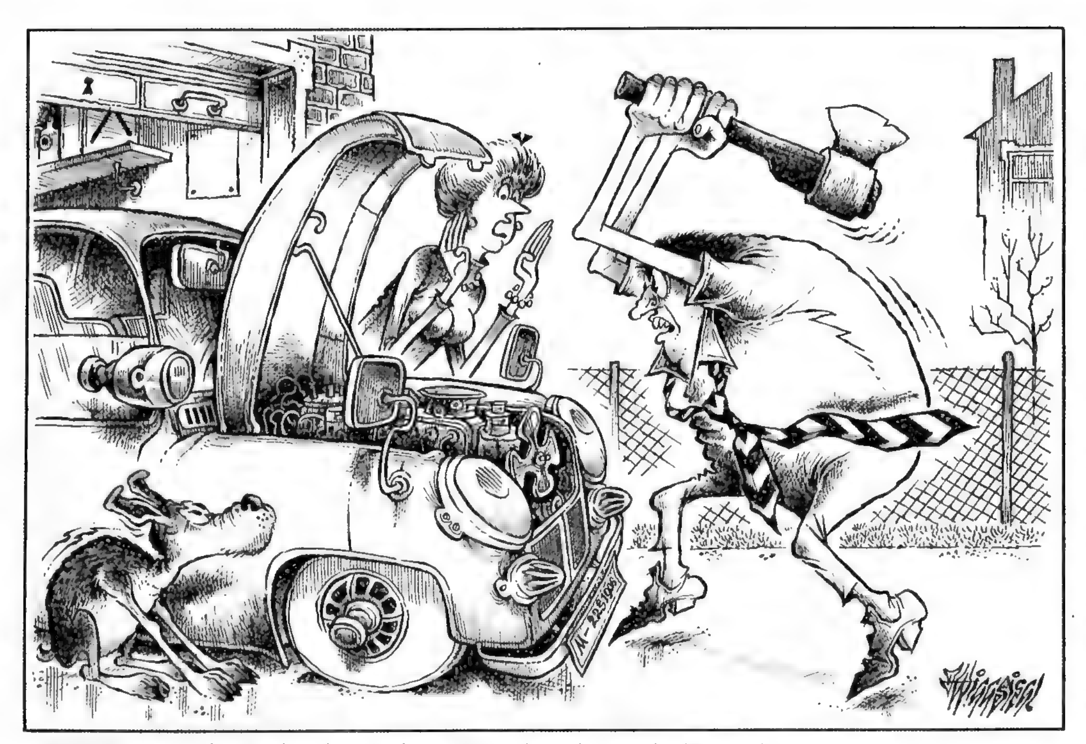
Um jedoch aus dieser Konstruktion, die dem Handel einen Vorteil bringt, dem Käufer nicht Nachteile erwachsen zu lassen, hat die Rechtsprechung – insbesondere die des Bundesgerichtshofs – in den letzten Jahren zusehends mehr eine eigenständige Verantwortlichkeit des Autohändlers, der nur Vermittler ist, neben der Verantwortlichkeit des Verkäufers angenommen.

Die Rechtsprechung geht davon aus, daß der Käufer dem Autohändler besonderes Vertrauen entgegenbringt. Er hat deshalb die Position eines „besonderen Vertreters", was besondere Verantwortlichkeit mit sich bringt. Diese Verantwortlichkeit liegt insbesondere darin, daß ein Händler, der über einen eigenen Reparaturbetrieb verfügt, das Fahrzeug dann auf Mängel und Richtigkeit der Angaben des Vorbesitzers zu überprüfen hat, wenn er Anlaß hat anzunehmen, daß hier etwas nicht stimmen könne.

Wenn etwa der Händler als Fachmann erkennen mußte, daß entgegen der Behauptung des Vorbesitzers das Fahrzeug einen Unfallschaden gehabt haben konnte, dann hat er das Fahrzeug in seiner Werkstatt daraufhin zu untersuchen, ob es ein Unfallwagen ist oder nicht.

Tut er dies nicht, verkauft er das Fahrzeug als unfallfrei, und zeigt sich nach dem Kauf, daß das Fahrzeug einen erheblichen Unfall hatte, so hat der Käufer Ansprüche gegenüber dem Händler ähnlich denen gegenüber dem Verkäufer.

Er kann insbesondere, wenn die zugesicherte Unfallfreiheit nicht gegeben ist, neben dem Verkäufer auch vom Händler Rückzahlung des Kaufpreises gegen Rückgabe des Fahrzeugs verlangen. Das ist wirtschaftlich vor allem dann von Bedeutung, wenn beim Verkäufer voraussichtlich nichts zu holen ist. Es kann sich im übrigen aus Gründen der Beweisführung empfehlen, Händler und Verkäufer zu verklagen. Denn da insoweit beide Verantwortlich-



„Williii . . ., hast du denn den „Lenkrad-Artikel" nicht gelesen!"

keit trifft, beide zu zahlen haben, können auch beide verklagt werden – selbstverständlich nur einmal zu zahlen.

Zustand des Fahrzeugs

Die Situation ergibt sich wohl tagtäglich: Der Gebrauchtwagen, der gekauft werden soll, steht da und glänzt und funkelt und macht den allerbesten Eindruck. Aber dieser Glanz kann trügerisch sein. Unter dem frisch hergerichteten Lack kann Rost sitzen, der Glanz kann einen Unfallschaden verbergen oder technische Mängel des Fahrzeugs.

Auch die vorherige Verwendung des Fahrzeugs, die durchaus von Interesse sein kann, kann sich nicht ohne weiteres ergeben, etwa eine Verwendung als Taxi. Schließlich ist von Bedeutung für den Wert des Fahrzeugs und damit für den Kaufinteressenten die Zahl der Vorbesitzer und der Zeitpunkt der ersten Zulassung sowie die Betriebsleistung.

Dazu hat der Kaufinteressent wohl gewisse Vorstellungen. Diese Vorstellungen jedoch soll man nicht bei sich behalten, sondern sie sollen zum Ausdruck gebracht werden. Das erste und wichtigste Gebot beim Gebrauchtwagenkauf ist zu fragen. Der Verkäufer muß gefragt werden nach der Unfallfreiheit, nach dem technischen Zustand, nach der Kilometerleistung usw.

Mit ausweichenden Antworten gilt es, sich nicht zufriedenzugeben. Die Antworten sollten, wenn man einen Kauf in Betracht zieht, schriftlich fixiert werden – der besseren Beweisbarkeit wegen.

Nicht ratsam ist es, sich mit allzu pauschalen Beschreibungen zufriedenzugeben. So erklärt etwa der Verkäufer, der Wagen, für den man sich interessiere, habe einen Frontschaden gehabt. Er spricht davon, daß der linke vordere Kotflügel ganz leicht eingedrückt gewesen sei, was ja ein Frontschaden ist. Und so steht es dann auch im Kaufvertrag. Dann aber stellt sich heraus, daß die gesamte Frontpartie schwer beschädigt war, und das Fahrzeug sogar einen sogenannten Rahmenschaden hatte.

Der Verkäufer, jetzt in Anspruch genommen, wird typischerweise erklären, er habe darauf hingewiesen, daß das Fahrzeug einen Frontschaden erlitten habe, davon, daß er die Bedeutung dieses Schadens heruntergespielt hatte, will er jetzt nichts mehr wissen. Damit hat im Zweifel der Käufer wieder den Schwarzen Peter. Denn er muß jetzt – beinahe schon gegen den Text der Kaufvertragsurkunde – beweisen, daß er über den wahren Umfang des Frontschadens nicht aufgeklärt, sondern darüber getäuscht wurde.

Wenn aber der Verkäufer auf gezielte Fragen bestimmte Eigenschaften des Fahrzeugs zusichert, etwa die Kilometerleistung, die Erstzulassung, die Unfallfreiheiten, dann hat er für die Richtigkeit dieser Zusicherung einzustehen. Sind die Zusicherungen objektiv nicht richtig, kann der Käufer Rückgängigmachung des Kaufs (Wandelung oder Minderung des Kaufpreises – nach seiner Wahl) verlangen.

Wichtig ist, daß bei der Geltendmachung dieser „Gewährleistungs"-Ansprüche ein Verschulden des Verkäufers nicht bewiesen werden muß. Wenn etwa der Verkäufer zugesichert hatte, das Fahrzeug sei unfallfrei, nach Kauf aber festgestellt wird, daß das Fahrzeug sehr wohl einen Unfall hatte, dann kann der Käufer Rückgängigmachung des Kaufs verlangen, auch wenn der Verkäufer von diesem Unfallschaden gar nichts wußte, weil er seinerseits nur Zweitbesitzer war und selbst einen Unfall mit diesem Fahrzeug nicht erlitten hatte.

Zu beachten ist, daß diese Gewährleistungsansprüche in sechs Monaten ab Übergabe des Fahrzeugs verjähren. Vor Ablauf dieser Frist muß daher nicht nur der Anspruch auf Wandelung geltend gemacht, sondern ein Anerkenntnis des Verkäufers erlangt oder Klage erhoben oder ein Beweissicherungsverfahren eingeleitet sein.

Geschieht dies nicht und ist die Sechsmonatsfrist abgelaufen, hat der Käufer nur dann noch Chancen, gegen den Verkäufer vorzugehen, wenn dieser ihn arglistig getäuscht hat. Das bedeutet, daß der Verkäufer in Kenntnis dessen, daß eine von ihm abgegebene Erklärung falsch war, dennoch diese Erklärung abgab.

Das bedeutet also, daß dem Verkäufer sehr wohl bekannt war, daß das Fahrzeug nicht unfallfrei, eine höhere als die angegebene Kilometerleistung, mehr als die angegebenen Besitzer hatte.

Dann kann der Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung angefochten werden, dann kann der Käufer auch Schadensersatz gemäß § 823 II BGB fordern. Gerade dieser Schadensersatzanspruch ist im übrigen geeignet, den Anspruch aus Gewährleistung zu ergänzen dahin, daß auch Nebenkosten, wie Kosten der Anmeldung, eventueller Reparaturen, ersetzt verlangt werden können.

Ausschluß von Gewährleistung

Wenn zugesicherte Eigenschaften des Fahrzeugs nicht vorliegen, dann hilft dem Verkäufer auch nicht, wenn er in den Vertrag aufgenommen hatte, der Verkauf erfolge „unter Ausschluß von Gewährleistung" oder „wie besichtigt und probegefahren".

Zwar hat die Rechtsprechung – quer durch alle Instanzen – immer ausgesprochen, daß ein solcher Gewährleistungsausschluß gerade beim Gebrauchtwagengeschäft zulässig sei. Denn der Verkauf eines gebrauchten Fahrzeugs beinhalte nun einmal gewisse Risiken, und es sei legitim, daß der Verkäufer versuche, sich von diesen Risiken beim Kauf freizustellen. Schließlich sei ja niemand verpflichtet, ein bestimmtes Fahrzeug zu kaufen.

Der somit grundsätzlich als zulässig erachtete Ausschluß von Gewährleistung findet aber eine Grenze bei der Zusicherung von Eigenschaften. Für die Richtigkeit einer zugesicherten Eigenschaft hat der Verkäufer somit auch dann einzustehen, wenn an und für sich im Vertrag Gewährleistungsansprüche ausgeschlossen sind.

Wer also ein unfallbeschädigtes Fahrzeug als unfallfrei verkaufte, kann sich – wenn der geprellte Käufer sein Geld zurück will – nicht darauf berufen, das Fahrzeug sei „gekauft, wie besichtigt und probegefahren, unter Ausschluß jeglicher Gewährleistung".

auto club ACE europa

Winter - Urlaub
im ACE-Wohnwagen!

Das sind Ferien in zwei herrlichen Wintersportgebieten unter eigenem Dach – aber ohne mühsamen Caravan-Schlepp! ... die Klasse-Idee von ACE für Caravan-Freunde und Winterfans!

Wintercamping in Chamonix

In herrlicher Lage, am Fuß des Mont-Blanc. Mittendrinn im grandiosen Berggebiet mit allen erdenklichen Möglichkeiten für Wintersport. 50 Lifts, Seilbahnen und 130 km markierte Pisten und Loipen, Skischulen für Abfahrt und Langlauf. Schneekindergarten.
Auf dem Campingplatz »Airotel Les Rosiéres« stehen unsere modernen, speziell für den Winter ausgestatteten Caravans. (Platz bis 5 Personen).

Die Lage: In unmittelbarer Nähe von Chamonix, leichte Zufahrt, prächtige Sicht auf die Mont-Blanc-Kette. Schwimmbad und Eisbahn 1 km.
Zu den Talstationen der Lifte und Seilbahnen verkehren Busse. Der Campingplatz ist bestens eingerichtet: Moderner, beheizter Sanitärblock mit WC, Waschräumen und Duschen, Bügelraum und Trockenraum. Markt für Lebensmitteleinkauf.



ACE-Preis pro Woche und Wohnwagen:

5.1.-5.4.80 19.4.-30.4.80	**420.-**	5.4.80-19.4.80 – Wechsel nur samstags –	**470.-**

Der ACE bucht außerdem für Sie alle Reisen aus dem Winterprogramm von NUR-Reisen und TERRA-International.

Kataloge und Anmeldungen bei der Hauptverwaltung ACE-Reisedienst, Schmidener Str. 233, 7 Stuttgart 50
Tel.: 07 11/50 6 72 41-2 42
und in allen ACE-Geschäftsstellen.

Wintercamping in den Dolomiten »Rosengarten«

Hier finden Sie alles vor der Caravan-Türe, was der Winter in den Dolomiten zu bieten hat: Skiwanderwege, Abfahrtspisten, Langlaufloipen, Rodelbahnen und Eislaufplätze.
Unsere Wohnwagen stehen auf dem Campingplatz »Pozza di Fassa«. Die Caravans sind neu und mit allem Comfort eingerichtet. 5 Schlafplätze.
Der Platz ist sehr gut ausgestattet und mit allen sanitären Einrichtungen versehen.





ACE-Preis pro Woche und Wohnwagen:

5.1.-5.4.80 19.4.-30.4.80	**280.-**	5.4.80-19.4.80 – Wechsel nur samstags –	**300.-**

Wichtig: Informieren Sie sich über die günstige ACE-Wintersport-Versicherung!

Coupon. Einsenden an
ACE Reisedienst GmbH
Schmidener Straße 233 7000 Stuttgart 50

Ich interessiere mich für Ihr Angebot in der Zeit vom ______ bis ______ und bitte um ein Anmeldeformular für Pozza di Fassa oder Chamonix.

Name ______
Straße, Nr. ______
PLZ, Ort ______
Datum ______
Unterschrift ______



Zum Dank einen Christophorus

Im Kreise vieler Freunde konnte Ende November der ACE-Vorsitzende Ludwig Gosepath seinen 60. Geburtstag feiern. Bei einem Empfang, den der ACE-Vorstand aus diesem Anlaß seinem Vorsitzenden gab, würdigten Sprecher der Gewerkschaften und der auf dem Verkehrssektor tätigen Institutionen die Leistungen des Jubilars.

Die Laudatio hielt der stellvertretende ACE-Vorsitzende Dieter Fabig: Gosepath habe sich von Anfang an in den Dienst am arbeitenden Menschen gestellt – er habe seine Aufgabe in der Hilfe für die Menschen gesehen, die nicht die gleichen Chancen und nicht die notwendigsten Lebens- und Arbeitsbedingungen als Grundlage ihres Lebens aufweisen konnten. Nach dem Krieg habe Gosepath an seinem Arbeitsplatz bei der Post in Lübeck durch Funktionen in der Gewerkschaftsbewegung viele Aufgaben übernommen, zunächst als ehrenamtlicher Funktionär, später als Bezirkssekretär in Hamburg, wo er wieder die Bereitschaft gezeigt habe, ehrenamtlich im DGB-Landesbezirk und als Arbeits- und Sozialrichter tätig zu sein.

„Für Ludwig Gosepath war nicht die Funktion maßgeblich, sondern die Aufgaben der Funktion in ihren Dimensionen zu erfüllen – menschlich wie gewissenhaft –, etwas zu bewirken, was dem Nächsten, dem Hilfesuchenden, dem Benachteiligten Unterstützung zu bringen vermochte."

Fabig erinnerte daran, daß von Gosepaths reichen und vielfältigen Erfahrungen als Werbe- und Organisationsmann einer bedeutenden und großen Gewerkschaft der ACE, sein Beirat, die Sparkommission und später auch die Vorsitzenden Nutzen gezogen haben. Der ACE sei zum größten – auf das einzelne Mitglied bezogen – leistungsstärksten Autoclub in unserem Land aufgestiegen: „Herausragendes Beispiel aus den vielen Leistungsverbesserungen, die dank Deiner Tatkraft, gepaart mit der Überzeugung, was für die Mitglieder eines gewerkschaftlichen Autoclubs notwendig und vorteilhaft ist, während Deiner Amtszeit realisiert wurden, ist die Einrichtung des ACE-Pannen- und Abschleppdienstes, der auch den wesentlichen An-

teil an jährlich über 70000 Leistungen hat, die autofahrenden Gewerkschaftsmitgliedern helfend zugute kommen", sagte Fabig.

Mit einigen persönlichen Bemerkungen verdeutlichte Fabig, wie der ACE-Vorsitzende „aus seiner Arbeit, seinem Streben und erfolgreichen Wirken heraus" von vielen Kollegen gesehen wird: „Wir wissen, daß er mutig mit ganzem Herzen, aber auch kritisch die Aufgaben angeht und wahrnimmt; wir wissen, daß sein Wille aus Überzeugung auf Durchsetzung drängt. Wir kennen ihn aber auch anders, mit Sorge und Rücksicht, gar Verzicht, wenn etwas nicht machbar ist oder es den persönlichen Bereich berührt." Das sei nicht erlernt, angeeignet, sondern das liege im Menschen Lutz Gosepath. Und wer aufmerksam zuhöre und tiefere Bedeutung verspüre, wenn hie und da mal ein Wort aus dem Persönlichen gesprochen werde, erinnere sich, daß Lutz Gosepath früh in seiner Kindheit durch ihren Tod auf die Mutter im Elternhaus verzichten mußte.
Abschließend dankte Fabig dem Vorsitzenden für das, was er für seine Mitmenschen getan und für die Gewerkschaften und den ACE erreicht habe und überreichte zum Zeichen des Dankes einen geschnitzten Christophorus: „Er möge Dir in Deinem Heim schützender Begleiter sein."
Für die deutschen Gewerkschaften sprach der 1. Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Ernst Haar, der schon in seiner Bonner Schaffensperiode als Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium viel mit dem ACE zu tun hatte. Haar erinnerte daran, daß die in den letzten Jahren spürbar gewordene Welle der Vollmotorisierung nicht nur die bekannten Schatten auf unsere Welt geworfen habe, sondern gerade den Arbeitnehmern auch enorme Vorteile bringe. Die freie Wahl des Arbeitsplatzes, ein wichtiger Faktor, sei heute vielfach nur dank der Motorisierung möglich. Haar warnte vor einer Ideologisierung einer solchen Entwicklung: „Der ACE hat Maßstäbe in der gesellschaftspolitischen Entwicklung geschaffen und Positionen gesetzt, die andere zum Nachdenken gebracht haben." Dabei habe der Vorsitzende des Clubs an entscheidender Stelle mitgewirkt.
Für den ACE-Beirat überbrachte dessen Vorsitzender, Heinrich Jacobi, die Glückwünsche und bescheinigte ihm stets faire Zusammenarbeit. Gosepath habe in einer schwierigen Zeit den ACE übernommen und ihn zu dem aufgebaut, was er heute darstelle. Dabei habe er sich voll und ganz für den ACE und damit für die autofahrenden Arbeitnehmer eingesetzt. Walter Schwickart gratulierte im Namen der Volksfürsorge-Gruppe und betonte, der ACE sei ein starker Partner.
Der Präsident der Deutschen Verkehrswacht, Dr. Felix Mottl, unterstrich das große Engagement des Jubilars auf dem Sektor der Verkehrserziehung, insbesondere bei der Gründung und Unterstützung des Kinderverkehrsclubs der Deutschen Verkehrswacht.
Für den Verband der Motorjournalisten (VdM) hob dessen Vorsitzender, Helmuth Bernecker, die stets sachliche Argumentation des ACE hervor. Dem Club und der von seinem Vorsitzenden vertretenen Politik gehe es nur um die Sache, seine Zeitschrift habe viele Impulse gesetzt.
Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ACE überbrachte der Betriebsratsvorsitzende, Rudolf Schefers, die Glückwünsche.
Sichtlich gerührt dankte Gosepath den Gratulanten, darunter auch dem ÖTV-Vorsitzenden, Heinz Kluncker, und seinem Stellvertreter, Siegfried Merten, die ebenfalls noch kurz erschienen waren und dem langjährigen Ersten Vorsitzenden der Deutschen Postgewerkschaft, Carl Stenger, der – an seinem Geburtstag – seinem früheren engen Mitarbeiter ebenfalls die Ehre seines Besuches erwies.



Ernst Haar, Vorsitzender der GdED

Heinz Kluncker, Vorsitzender der ÖTV

Unter den Gästen: Enge Mitarbeiter, frühere Kollegen, Repräsentanten aus Verbänden und Gewerkschaften

Dr. Felix Mottl, Präsident der Deutschen Verkehrswacht

Walter Schwickart, Direktor der Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung

Dieter Fabig, stellvertretender ACE-Vorsitzender, hielt eine einfühlsame Laudatio

Neu im Vorstand des ACE seit der 7. Hauptversammlung

Dieter Fabig

Der 1941 in Breslau geborene stellvertretende ACE-Vorsitzende wuchs nach dem Krieg in Oberfranken auf, lernte dort Industriekaufmann und bildete sich an der Höheren Wirtschaftsfachschule Köln zum graduierten Betriebswirt aus. Nach seinem Studium arbeitete er als Kaufmann in der Wohnungswirtschaft bei der Neuen Heimat in Stuttgart und trat 1971 als Leiter der Finanzabteilung beim ACE ein.
Für die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH und für die ACE-Reisedienst GmbH erhielt er 1971 Prokura. 1975 wurde er Prokurist der damals neugegründeten Pannen- und Abschleppdienst GmbH und der ACE-Verlag GmbH.
Am 22. Juni 1978 wurde Dieter Fabig Geschäftsführer der vier ACE-Gesellschaften.
Nach der Geschäftsverteilung des ACE-Vorstandes ist Dieter Fabig, der mit seiner Familie in Stuttgart lebt, zuständig für die Beitragsordnung, Finanzen und Investitionsplanungen, Abkommen der Verwaltungsgemeinschaft und deren Durchführung, Verträge, Haushaltsplan und deren Überwachung, Rechnungs-



wesen und Revision, Gehaltsbuchhaltung, Einkauf, Warenverkauf, Vertretung des Vorsitzenden oder stellvertretenden Vorsitzenden bei deren Verhinderung.

Werner Schüßler

Er wurde 1925 in Köln geboren und war seit 1975 Mitglied im ACE-Beirat. Seit 1976 ist er Revisor beim ACE.
Bevor Werner Schüßler am 1. Juli 1966 als Landesbezirkssekretär (Rheinland-Pfalz/Saar) hauptamtlich zur IG Druck und Papier ging, arbeitete der gelernte Schriftsetzer zuletzt als Abteilungsleiter in der Druckindustrie und Organisationsleiter bei der Volksfürsorge.
Werner Schüßler war von 1950 bis 1964 Betriebsratsvorsitzender in einem Druckereibetrieb. In dieser Zeit hatte er verschiedene ehrenamtliche Funktionen in seiner Gewerkschaft. Vom Frühjahr 1968 an war er Landesbezirksvorsitzender. Im Oktober 1971 ist Schüßler vom Gewerkschaftstag der IG Druck und Papier zum Kassierer des Hauptvorstandes gewählt worden (1974 und 1977 Wiederwahl).
Werner Schüßler lebt mit seiner Familie in Tamm bei Ludwigsburg.
Im Vorstand ist er als stellvertretender Vorsitzender zuständig für Technischen Dienst, Notruf- und Pannenstationen, Prüfstationen, Touristik, Reisedienst, ACE-Clubreisen, ACE-Clublei-



stungen, ACE-Pannendienst und Schadenbearbeitung, Einkauf technisches Gerät, alle Verträge mit Versicherungen, Bank für Gemeinwirtschaft, Bank für Sparanlagen und Vermögensbil-

Heinrich Jacobi aus dem Beirat ausgeschieden



Ludwig Gosepath würdigte Jacobis Verdienste um den ACE.

Solange es den ACE gibt, hatte dieser nur einen Vorsitzenden seines Beirats: Heinrich Jacobi, bis zum Juni 1976 langjähriger stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft ÖTV, ist nun auch aus dem ACE-Beirat ausgeschieden. 66 Jahre eines engagierten Lebens liegen hinter ihm – eine ebenso friedvolle und gesunde Zukunft ist dem vitalen Kollegen, der zu den Vätern des ACE gehört, zu wünschen. „Altershalber" nennt man diesen Abschied von Beruf und Ehrenamt; dem einen fällt er schwer, dem anderen gelingt es leichter, sich nur noch auf das Privatleben zu konzentrieren.
Der verhandlungsgewohnte und verhandlungsgewandte ehemalige Bankkaufmann, Vertreter und technische Kaufmann – Gewerkschaftsmitglied seit 1928 – war nach dem Krieg bis 1952 Verwaltungsangestellter im hessischen Ministerium für Arbeit Wirtschaft und Verkehr, dort lange Vorsitzender des Betriebsrats und des Betriebsräteausschusses des Hessischen Staatsministeriums.
Fünf Jahre war er Bezirkssekretär der ÖTV Hessen, später wurde er für den geschäftsführenden Vorstand gewählt und dort Leiter des Angestelltensekretariats beim Hauptvorstand und der Abteilung Sozialpolitik. Der Gewerkschaftstag wählte ihn 1964 zum stellvertretenden Vorsitzenden, von da an leitete er das arbeitsreiche Sekretariat II: Tarifpolitik, Arbeitersekretariat, Angestelltensekretariat, Rechtsschutz, Technik, Wirtschafts- und Finanzstatistik gehörten zu seinen Aufgaben.
Und eine Reihe von Ehrenämtern forderten den ganzen Mann: Mitglied des tarifpolitischen Ausschusses beim DGB-Bundesvorstand, Vorsitzender des Verwaltungsausschusses der GUV (bis 14. Dezember 1979), Vorstandsmitglied bei der BfA und stellvertretendes Vorstandsmitglied des Verbandes Deutscher Rentenversicherungsträger.
Als ihm Hamburgs Erster Bürgermeister Klose am 3. Juni 1976 das Verdienstkreuz Erster Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland überreichte, sagte er: „Die Tarifpolitik der ÖTV der letzten 25 Jahre kann nur unter Einbeziehung Heinrich Jacobis bewertet und beurteilt werden – es gibt kaum einen Tarifbereich, in dem er nicht entscheidend mitgewirkt hat."
Der ACE-Vorsitzende Ludwig Gosepath würdigte Jacobis Verdienste um den ACE. Zum Nachfolger wurde der stellvertretende ÖTV-Vorsitzende Siegfried Merten gewählt.



Siegfried Merten, der neue Vorsitzende des ACE-Beirats

dung, Vertragspartnern (Abschleppunternehmern). Vertretung des Vorsitzenden oder stellvertretenden Vorsitzenden bei deren Verhinderung.
Am 13. Dezember wurde Schüßler zum Geschäftsführer der vier ACE-Gesellschaften bestellt.

Erich Huber

Der stellvertretende Vorsitzende der Deutschen Postgewerkschaft, zu dessen Aufgaben dort die Finanzen, die Verwaltung, die Organisation und die Werbung gehören, ist seit der letzten Legislaturperiode Mitglied des Beirats gewesen. Erich Huber,



Jahrgang 1921, gebürtiger Ulmer, war nach dem Krieg bis 1950 ehrenamtliches Bezirksvorstandsmitglied seiner Gewerkschaft in Frankfurt – in den Postdienst kam er 1938.
1950 wurde er hauptamtlicher Bezirkssekretär in Frankfurt, 1958 Sekretär für Bildungsfragen beim Hauptvorstand, 1961 Abteilungsleiter für Tariffragen.

Karl Schwab

Mit dem heute 59 Jahre alten Karl Schwab kommt ein langjähriger Stuttgarter, der freilich gebürti-



ger Franke ist, jetzt wieder häufiger nach Süddeutschland. Der ehemalige Metallarbeiter, Betriebsrat und Betriebsratsvorsitzende war 15 Jahre Sekretär seiner Gewerkschaft IG Metall in Stuttgart, später Landesbezirksvorsitzender, danach – als Eugen Loderer nach Frankfurt ging – dessen Nachfolger als DGB-Landesbezirksvorsitzender in Baden-Württemberg. Schwab ist seit 1974 Mitglied des DGB-Bundesvorstandes und gehört zum ACE seit seiner Gründung.

ACE-Veranstaltungen

CA = Clubabend
MV = Mitgliederversammlung
JMV = Jahresmitgliederversammlung

Altötting
Sprechstunde der ACE-Region Süd, 5. 2., 14.30–16.30 Uhr, IG Chemie, Rupertusstraße 12

Bamberg
MV 17. 1., 19.30 Uhr, Herzog-Max-Straße 44, Gewerkschaftshaus

Berchtesgaden/ Bad Reichenhall
Faschingsball 9. 2., 19.30 Uhr, Berchtesgaden, Obersalzberg, Hotel General Walker. Anmeldung: ACE/DGB-Kreis, Innsbrucker Straße 29, 8230 Bad Reichenhall

Borken-Bocholt
MV 4. 2., 19.30 Uhr, Bocholt, Alfred-Flender-Straße, „Zur Glocke"

Bremerhaven
MV 6. 2., 19 Uhr, Rheinstraße 16, „Westfälischer Hof"

Castrop-Rauxel
CA 4. 3., 19 Uhr, Wartburgstraße, „Kleinalstede"

Dachau
CA 11. 3., 19.30 Uhr, Brunngartenstraße 6a, DGB-Jugendheim

Ennepe Ruhr Süd
CA 7. 2., 19.30 Uhr, Gevelsberg, Großer Markt 9, DGB-Haus, Sitzungssaal

Erlangen
CA 16. 1., 20 Uhr, 20. 2., 20 Uhr, 19. 3., 20 Uhr, Erlangen-Wöhrmühle, Naturfreundehaus

Esslingen
CA 25. 3., 19.30 Uhr, Plochingen, „Waldhornbräu" • CA 28. 3., 19,30 Uhr, Nürtingen, „Waldheim"

Fürth
CA 5. 2., 19.30 Uhr, im neuen Clublokal Steubenstraße 7, Gaststätte „Zapfenstreich" • ACE-Fasching, 16. 2., 19.30 Uhr, „Zum Seeacker" • CA 4. 3., 19.30 Uhr, „Zapfenstreich"

Gelsenkirchen
MV 21. 1., 19 Uhr, Gabelsberger Straße 12, DGB-Jugendheim

Göppingen
CA 26. 2., 19.30 Uhr, Geislingen, Hotel „Krone", Stuttgarter Straße • CA 28. 2., 19.30 Uhr, Göppingen-Bartenbach, TSV-Gaststätte • Informationsabend für Vertrauensleute im ACE-Kreis Göppingen, 6. 3., 19.30 Uhr, Eislingen, Hotel „Eichenhof"

Gronau
CA 13. 3., 19 Uhr, Neustraße, „Fanderich"

Hagen
CA 12. 2., 19 Uhr, Körnerstraße 43, DGB-Haus, Jugendheim

Hamburg
MV 17. 1., 19 Uhr, Klaus-Groth-Straße 1

Hamburg-Harburg
MV 31. 1., 19 Uhr, Harburg, Vogteistraße 65, „Zur deutschen Eiche"

Hamm
MV 26. 2., 19 Uhr, Ritterstraße, „Deutsche Eiche"

Hattingen
CA 29. 1., 17.30 Uhr, Waldstraße, „Zum Stadtwald"

Heidelberg
Einsatz der fliegenden Geschäftsstelle, 28. 2., 15 Uhr, Hans-Böckler-Straße 2, bei der Volksfürsorge Lebensversicherung

Heilbronn
Wochenendschulung für Vertrauensleute im ACE-Kreis Heilbronn, 1. 3., 9–15 Uhr, Genossenschaftsheim Nekkarsulm, Christian-Rieker-Straße 20

Herford
CA 29. 1., 19 Uhr, Goebenstraße 40, Kantine des Fuhrparks

Hof
MV 7. 3., 19.30 Uhr, Bachstraße 10, Katholisches Vereinshaus

Iserlohn
Sprechstunde des ACE-Kreisvorstandes am 5. 2. und 4. 3., jeweils 19 Uhr, Hans-Böckler-Straße 65, „Brauer", Keglerheim

Kiel
JMV 7. 2., 19.30 Uhr, Legienstraße 22, Gewerkschaftshaus „Legienhof"

Lauf
CA 21. 1., 20 Uhr, Bahnhofsgaststätte, rechts der Pegnitz • Kappenabend, 8. 2., siehe Tagespresse • CA 17. 3., 20 Uhr, Bahnhofsgaststätte r. d. P.

Lippe
CA 26. 2., 19.30 Uhr, Detmold, Gutenbergstraße 2, Gewerkschaftshaus

Lüdenscheid
CA 14. 2., 19 Uhr, Lüdenscheid-Hellersen, „Haus Hollweg"

Marburg-Biedenkopf
JMV mit Neuwahlen, 26. 2., 19.30 Uhr, Marburg, Biegenstraße 15, Stadthallen-Restaurant

Münster
CA 20. 3., 19 Uhr, Münster-Mecklenbeck, Dingbänger Weg, „Täpken"

Naila
ACE-Faschingstanz, 9. 2., 20 Uhr, Kronacher Straße, Schützenhaus

Neumünster
CA 7. 3., 19.30 Uhr, Carlstraße 7, Gewerkschaftshaus, Großer Saal

Neustadt
MV 28. 1., 19.30 Uhr, 6730 Neustadt, Konrad-Adenauer-Straße 31a, DGB-Filmsaal

Nürnberg
Clubfahrt nach Ungarn vom 3. bis 8. 4. 1980

Osnabrück
JMV mit Wahlen, 7. 2., 19.30 Uhr, Schützenstraße, „Welling"

Pforzheim
MV mit Wahlen, 2. 2., 10.30 Uhr, Georgensteige, „St. Georgen"

Passau
CA 29. 2., 19.30 Uhr, Danzinger Straße 42, Dreiflüsse-Stadion, „König"

Pinneberg
MV 26. 2., 19.30 Uhr, Unterrichtsraum des Arbeiter-Samariter-Bundes, Elmshorn, Markthalle

Rosenheim
Sprechstunde der ACE-Region Süd, 12. 2., 11–13 Uhr, Brixstraße 2, Gewerkschaftshaus

Schalksmühle
CA 26. 2., 19 Uhr, „Westfälischer Hof"

Schwabach
CA 31. 1., 19 Uhr, Am Königsplatz 12, „Zum Stern"

Siegen
CA 5. 2., 19 Uhr, Kreuztal-Buschhütten, Buschhüttener Straße 91, Turn- und Festhalle

Traunstein
Sprechstunde der ACE-Region Süd, 12. 2., 15–17 Uhr, DGB-Haus, Herzog-Friedrich-Straße 10a

Trier
ACE-Sprechstunde am 6. 2. und 12. 3., jeweils 15–17 Uhr, Petrusstraße 31, 1. Stock, Sitzungssaal

Wetzlar
JMV 4. 2., 17 Uhr, Wetzlar-Garbenheim, Hauptstraße, „Hedderich"

Rundwanderführer gibt es von diesen Wandergebieten:

Deutschland

Albrandweg/Bopfingen – Tuttlingen (2) – Allgäu und Kleines Walsertal (1) – Altmühltal (1) – Ammersee/Starnberger See (1) – Bayerischer Wald (1) – Berchtesgadener Land (1) – Bergisches Land (1) – Berlin (1) – Bodensee (1) – Eifel Nord (1) – Eifel Süd (1) – Zwischen Ems und Weser (1) – Fichtelgebirge (1) – Fränkische Schweiz (1) – Hamburg (1) – Harz (1) – Hohenlohe (1) – Holsteinische Schweiz (2) – Hunsrück (1) – Isartal (1) – Kaiserstuhl/Markgräfler Land (2) – Kurhessen-Waldeck (1) – Lauenburg-Lübeck (1) – Lüneburger Heide (1) – Münsterland (1) – Niederrhein (1) – Nordfriesland (1) – Oberhessen (1) – Obermaintal (1) – Oberpfälzer Wald (2) – Oberschwaben (1) – Odenwald (1) – Ostsee 1: Lübeck-Kiel (1) – 2: Kiel-Flensburg (1) – Pfälzer Wald (1) – Rhön (1) – Saarland (1) – Sauerland (1) – Schönbuch (1) – Schwäbische Alb (Ost) (1) – Schwäbische Alb (West) (1) – Schwäbischer Wald (1) – Kletterführer Schwäbische Alb (4) – Schwäbisches Rundwanderbuch (3) – Schwarzwald Nord (1) – Schwarzwald Süd (1) – Spessart (1) – Steigerwald (1) – Wandern um Stuttgart (2) – Südwest Alb (1) – Taunus (1) – Tegernsee-Chiemgau (1) – Teutoburger Wald (1) – Unterland, Württ. (1) – Vorallgäu, West (2) – Werdenfelser Land (1) – Weserbergland (1) – Zwischen Weser und Elbe (1) – Westerwald (1) – Wiehengebirge (1)

Österreich

Kärnten (1) – Salzkammergut (1) – Wienerwald (1)

Schweiz

Aargau (3) – Appenzeller Land (1) – Bern-Mittelland (3) – Berner Oberland (3) – Freiburger Land (3) – Neuenburg (3) – Tessin (1) – Tessin (3)

Belgien-Frankreich

Hohes Venn (1) – Lothringen (1) – Vogesen, Nord und Mitte (1) – Vogesen, Süd (1)

Italien

Dolomiten (1)

Preisgruppen

(1) = DM 9.80
(2) = DM 12.80
(3) = DM 13.80
(4) = DM 14.80

Die oben genannten Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Porto und Verpackung wird separat berechnet.

Warum Streckenkarten hilfreich sind

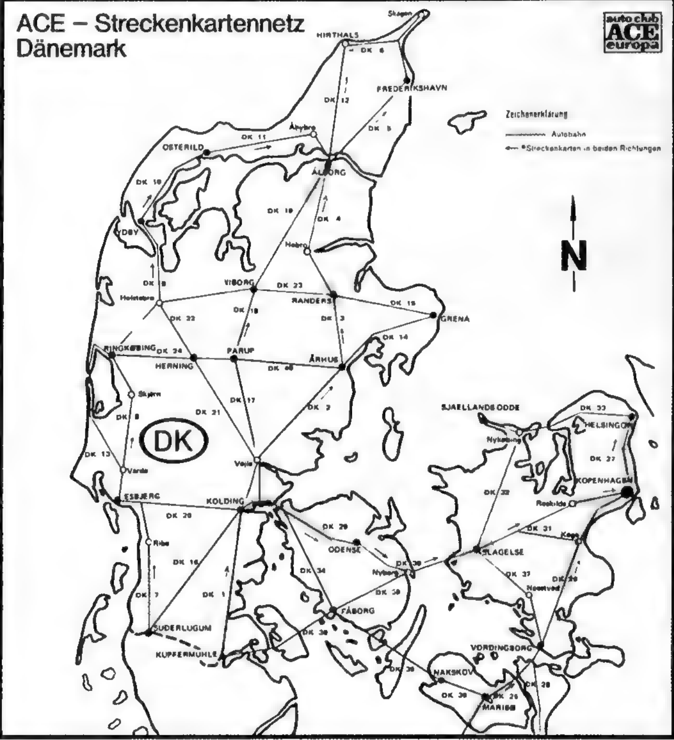
Streckenkarten gibt es von: Benelux, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Jugoslawien, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, der Türkei, Ungarn.

Die Streckenkarten der Touristik-Abteilung des ACE helfen, die Reise zeit- und energiesparend zu planen, da sie Irrwege vermeiden.

Die Streckenkarten beginnen grundsätzlich an der deutschen Landesgrenze. Für die Fahrt bis zur Grenze gibt es eine kleine Übersichtskarte. Zusammen mit den Streckenkarten erhalten Sie touristische Merkblätter mit wichtigen Hinweisen auf die aktuellsten Reisebestimmungen, Zollvorschriften, Wechselkurse und zusätzlich vorbereitete Formulare für Reiseversicherungen.

Hilfreich für die Touristik-Abteilung, aber auch für den Urlauber, ist das Streckenkartennetz (rechts ein Ausschnitt für das Reiseland Dänemark). Einfach und präzise kann anhand dieses Netzes eine Tourenausarbeitung bestellt werden.

Wenn das Reiseziel klar ist, beantragt man spätestens sechs Wochen vor Reisebeginn mit dem unten abgebildeten Coupon die nötigen Streckennetzkarten. Der ACE sendet sie dann umgehend zu.
In die Kartenübersicht wird dann nur auf den vorhandenen Streckenführungen (Linien) mit blauem Stift die Hinfahrt und mit roter Farbe die geplante Rückfahrt eingezeichnet, jeweils mit einem Richtungspfeil.
Dadurch spart man die Zusammenstellung der Streckenkartennummern, denn aufgrund der eingezeichneten Linien stellen die Sachbearbeiter die Route zusammen.
Wichtig ist dann noch, daß Sie den so entstandenen Tourenantrag umgehend an die ACE-Hauptverwaltung, Abteilung Touristik, senden. Die Streckennetzkarten des ACE werden kostenlos zugesandt. Für die Ausarbeitung der bestellten Tour mit allen Informationsunterlagen und Prospekten wird eine Schutzgebühr von 5 Mark erhoben.



1980: Vier ACE-Campertreffen

Die UCC, Union der Camper und Caravaner des ACE, veranstaltet während der Ferienmonate ihre beliebten Campertreffen. Zur Auswahl stehen:
Hafnersee, in Kärnten/Österreich, vom 1.7.–19.8.
Sobec, in Slowenien/Jugoslawien, vom 5. 7. – 3. 8.
Hennesee, an der Hennetalsperre bei Meschede, vom 5. 7. – 3. 8.
Osnabrück, vom 30. 4. – 4. 5. (zur 1200-Jahr-Feier der Stadt).
Für nähere Auskünfte und Informationen steht die ACE-Hauptverwaltung, Abteilung Reise- und Touristik, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50, zur Verfügung, die auch die Anmeldungen entgegennimmt.

Antrag für Streckenkartennetze des ACE

ACE-Hauptverwaltung
Abt. Reise und Touristik
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

Ich bitte um das Streckenkartennetz für folgende Länder, damit ich rechtzeitig meinen Tourenantrag stellen kann:

____

____

____

Name __________ Vorname __________

Straße __________ Haus-Nr. ______

PLZ ______ Wohnort __________

GUV

Gemeinschaftsziel: Schutz unserer Kollegen

Die GUV ist eine Nothilfegemeinschaft aller im DGB vereinten Gewerkschaften. Sie schützt die Interessen der beruflich am Verkehr teilnehmenden Gewerkschaftsmitglieder. Hierunter ist nicht nur die berufliche Teilnahme am Straßenverkehr zu verstehen. So unterliegen diesem Schutz beispielsweise auch die Kranführer an Baustellen, Flugzeugführer, Beschäftigte der See- und Binnenschiffahrt, Bagger- und Gabelstaplerführer in allen Gewerbezweigen und alle Beschäftigten als Verkehrsteilnehmer auf dem direkten Wege von und zur Arbeitsstätte. Wir verstehen uns dabei nicht als Konkurrenz zur Versicherungswirtschaft. Auch sind wir kein auf Gewinn abzielender Geschäftsbetrieb, der am offenen Markt seine Leistungen anbietet. Unser Gemeinschaftsziel ist einzig und allein der Schutz unserer Gewerkschaftsmitglieder. Deshalb beteiligen wir an unseren Leistungen auch nur Mitglieder der im DGB vereinten Gewerkschaften, also etwa den in HBV, NGG usw. organisierten Verkaufsfahrer, die in DPG, GdED, ÖTV etc. als Mitglied geführten Kraftfahrer, Lokführer, Schaffner, Kfz-Schlosser, den Polizisten der Verkehrsstreife usw. Und natürlich auch das Gewerkschaftsmitglied der IG Metall, IG Bau-Steine-Erden usw. auf dem Wege von und zur Arbeitsstätte; auch als Beteiligte einer sogenannten Fahrgemeinschaft.
Das Leistungsangebot umfaßt unter anderem Rechtsschutz in Straf- und Zivilverfahren bei verkehrsbedingten Anlässen, Hilfen bei Regreßnahmen durch Arbeitgeber infolge verschuldeter Verkehrsunfälle, Notfall- und Haftunterstützung.
Wenn zum Beispiel im Berlinverkehr in der DDR ein bundesdeutscher Lkw-Fahrer bei einem Unfall Beteiligter ist – oft sind lange Untersuchungshaftzeiten die Folge –, hilft die GUV die materielle Not durch Geldzahlungen zu mildern und zahlt den Rechtsanwalt, um den Betroffenen wieder seiner Familie zuzuführen. Auch Regreßnahmen können sehr teuer sein; man denke nur an Unfälle mit Trinkwasserverschmutzung.

Konkurrenzlose Leistungsvielfalt

Daneben haben wir uns aber auch zum Ziel gesetzt, die Öffentlichkeit durch Verbesserung von Sicherheitsmaßnahmen zu schützen. Kraftfahrergeschicklichkeitsturniere, Beteiligung an diversen Schulungsmaßnahmen für Gabelstaplerführer, Beteiligung an Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen für Verkehrsberufe usw. sind dazu geeignete Mittel. Dabei können wir auf die tätige Unterstützung aller DGB-Gewerkschaften rechnen. Auch der ACE auto club europa als gewerkschaftlicher Automobilclub ist dabei mit von der Partie. Durch die Nutzung seiner Einrichtungen kann der Zweimannbetrieb GUV konkurrenzlos seine Leistungsvielfalt anbieten. Daher ist der Jahresbeitrag von 25 Mark bzw. 16 Mark extrem niedrig. Die Solidarität der DGB-Gewerkschaften und des ACE machen es möglich.

Schon Mitglied der GUV?

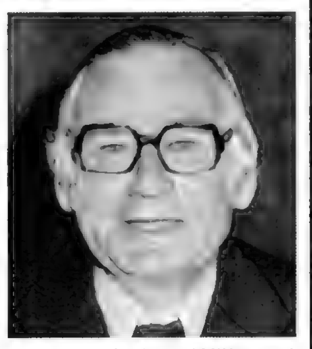
Seit ihrem Bestehen hat die GUV über 15 Millionen Mark für ihre Teilnehmer aufgewandt. Als Mitglied der nachstehenden Gewerkschaften sollte also jeder prüfen, ob er bereits Teilnehmer der GUV ist. Falls nicht, sollte er alsbald eintreten.

DGB-Gewerkschaften: ÖTV, DPG, IG Metall, Holz und Kunststoff, Kunst, HBV, IG Bergbau und Energie, Gartenbau, Land- und Forstwirtschaft, GdED, NGG, Leder, IG Druck und Papier, IG BSE, Textil-Bekleidung, Erziehung und Wissenschaft, IG Chemie, Papier, Keramik, Gewerkschaft der Polizei.

Teilnahmeerklärungen gibt es bei der GUV-Hauptverwaltung, Calwer Straße 17, 7000 Stuttgart 1, bei der ACE-Hauptverwaltung, Schmidener Straße 233, 7000 Stuttgart 50 und bei allen ACE-Geschäftsstellen.

Ein neuer Mann bei der GUV

Ein Wechsel fand auch in der Geschäftsführung der Gewerkschaftlichen Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe, GUV, statt: Der bisherige Geschäftsführer Günter Stein (62), der zwölf Jahre lang die GUV leitete, ist



ausgeschieden. Während seiner Amtszeit konnte einer Vielzahl von Gewerkschaftsmitgliedern in Schadensfällen geholfen werden. Der Vorsitzende des Verwaltungsausschusses der GUV, Heinrich Jacobi, dankte Günter Stein in einer Feierstunde am 13. Dezember für seine geleistete Arbeit. Nachfolger und somit neuer Geschäftsführer der GUV ist seit 1. November Willi Murche (45). Sein beruflicher Werdegang: Arbeiter, Gewerkschaftssekretär der ÖTV seit 1962, zuletzt Geschäftsführer der Hauptabteilung Transport und Verkehr bei der Hauptverwaltung in Stuttgart. Externe Prüfungen: Bürokaufmann, Personalfachkaufmann, Mittlere Reife, Allgemeine Hochschulreife. Seit 1976 nebenberufliches Studium der Rechts- und Wirtschaftswissenschaften bei der Fernuniversität in Hagen.



Bestellschein

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Postfach 500106
7000 Stuttgart 50

1/80

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Name

Vorname

Straße/Nr.

Postleitzahl/Wohnort

Unterschrift für Bestellung

Kontoführende Bank/Postscheckamt

Postleitzahl/Ort

Konto-Nr. Bankleitzahl

Ort und Datum

Unterschrift für Lastschrift-Einzug

Feuerlöscher

101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg mit Prüfventil und Halter, DIN 14406 35,–

102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter 35,–

Leuchten, Batterien

111 Warnblinkleuchte Daimon 417 Blinklicht und Arbeitsleuchte, o. Batterien (notwendig 5 x Art. 113 u. 1 x Art. 114) 34,50

112 Daimon Combi-Spot, Hand- und Signalleuchte, kraftvoller Scheinwerfer, gelbblinkende Signalleuchte, o. Batterien (notwendig 4 x Art. 113) 18,50

113 Daimon-Batterie Allkraft 1,50

114 Daimon-Batterien Normkraft, passend in Arbeitsleuchte Daimon 417 (Babyzelle) zwei Stück 1,40

115 Daimon-Sturmleuchte mit Gummimantel, o. Batterien (notwendig 2 x Art. 113) 10,50

116 Daimon-Handscheinwerfer, wasserdicht, schwimmfähig, o. Batterien (notwendig: 4 x Art. 113) 14,–

117 Daimon-Flutlicht-Leuchtstoffröhre, Adapterkabel für 12 Volt Autoanschluß o. Batterien (notwendig 8 x Art. 113) 51,–

Gurte, Kindersitze

122 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar 95,–
Fahrzeugtyp: ____________

123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50

124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre 83,–

125 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 49,–

Sonstiges

130 Warndreieck WEGU 11,–

131 Warndreieck GEBRA 10,–

132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 23,–

133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, erhältlich in schwarz, braun und rot 25,–

134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV-geprüft 61,50

135 APA-Starthilfekabel, 16 mm² Kupferader, 2 x 2,5 m Schnittlänge, TÜV-geprüft, mit Gebrauchsanleitung 17,50

136 APA-Abschleppseil nach DIN I, bis 1450 kg, mit 1 Scherenverschluß 10,50

137 APA-Abschleppseil nach DIN II, bis 2500 kg, mit 2 Scherenverschlüssen 17,–

138 APA-Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum 9,50

139 Ersatzwindschutzscheibe APA für alle Wagentypen 10,–

140 Kamei-Sicherheitskopfstütze, SK 2000, erhältlich in schwarz oder beige 33,–

141 Kamei-Lenkradhülle schwarz oder beige 6,–

142 Universal-Werkzeugset, 15tlg., Edelstahl 25,–

143 Klappspaten (Metall) 16,50

144 Hagus-Panorama- und Breitsicht-Innenspiegel 9,–

145 Hagus-Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau links/rechts 27,50

146 „Sirius"-Isolations- und Rettungs-Decke 6,–

147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm 18,–

149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf 13,50

150 Winter-Set, bestehend aus: Klarscheibentuch, Türschloßenteiser, Antifrost für Scheibenwaschanlage, Enteiser-Spray und ACE-Eiskratzer 9,–

151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben 3,50

152 D-Schild –,75

153 ACE-Ehrenplakette 4,50

154 RUD-Schneeketten Cortina Endlos, Garantie ohne Zeitbegrenzung, wendbar, Edelstahl, TÜV-geprüft, Blitzverschluß, problemlos montierbar. Genaue Reifengröße angeben! Preis pro Paar für alle gängigen Reifengrößen 152,50
Preis für Sondergrößen auf Anfrage

155 Erlau-Schneeketten Weltstar M, wendbar, TÜV-geprüft, leicht montierbar. Genaue Reifengröße angeben! Preis pro Paar für alle Größen 97,–

160 ACE-Eiskratzer 1,40

161 Reifendruckprüfer (MotoMeter) 8,–

162 Kompressionsdruckprüfer (MotoMeter) 37,50

165 Kabeltrommel (10 m) mit Steckdose und Leuchte, Brennenstuhl Brobusta SL 220 Volt 37,–

169 Fahrradabstandshalter 6,–

170 Farbiges Poster des ACE-Bernhardiners DIN A 3 1,–

171 Autositz-Vollbezug aus Lammfell (Rückenteil Stretch) Farbe cognac Größe 1 (Pkw-Typ angeben) 82,50

172 Autositz-Vollbezug wie Nr. 171, nur Größe 2 (Pkw-Typ angeben) 89,–

189 T-Shirt mit Bernhardiner, Kindergrößen 140–176 6,–

190 T-Shirt mit Bernhardiner, Erwachsenengrößen 36–56 9,–

191 ACE-Bernhardiner, (Textilfaser Dralon-Flor), sitzend, liegend oder stehend 23,–

192 Damenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 38 ☐ Größe 40 135,–

193 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 42 ☐ Größe 44 145,–

194 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 155,–

195 Herrenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 150,–

196 H-Lammfellweste wie 195
☐ Größe 50 ☐ Größe 52 160,–

197 H-Lammfellweste wie 195
☐ Größe 54 ☐ Größe 58 170,–

198 Damenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 20 mm breit
Längen: ☐ 80 cm ☐ 85 cm ☐ 90 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold 17,–

200 Herrenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 25 mm breit 20,50
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold

201 Herren-Wende-Ledergürtel aus Rindleder, (Braun-Schwarz), Spitzenqualität, 30 mm breit, Schnalle Gold 25,–
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm

202 Auto-Fellkissen aus Lammfell 24,–

ACE-Kartenwerk

602 DDR, Transitstraßen, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen, Sehenswürdigkeiten 1:500000 7,50

603 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 1:200000 6,50

611 Schweiz-Tirol, Süddeutschland bis Oberitalien, Mailand–Venedig 1:400000 7,50

612 Benelux, 1:500000 mit Nord-Frankreich bis Paris 7,50

613 Oberbayern, Tirol, Dolomiten 1:200000 6,50

614 Europa-Übersichtskarte, 1:3500000 7,50

621 Dänemark, Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 1:300000 7,50

622 Deutschland, Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin, Campingplätze 1:800000 7,50

623 Österreich, 1:450000 7,50

624 Griechenland, mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 1:800000 7,50

625 Spanien-Portugal, mit Balearen und Tanger 1:800000 7,50

626 Alpen, Stuttgart–Ancona, Wien–Marseille und Rhônetal mit Steigungsangaben 1:800000 7,50

627 Italien, Stuttgart–Sizilien mit Korsika und Sardinien mit Steigungsangaben 1:800000 7,50

628 Frankreich, bis Köln–Brüssel, mit westlicher Schweiz, Sehenswürdigkeiten 1:800000 7,50

629 Jugoslawien, Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 1:800000 7,50

Preise vergleichen: Beim ACE ist vieles günstiger

Nr.	Artikel	Preis
630	Skandinavien (Südnorwegen und -schweden, Dänemark), Schleswig–Trondheim 1:800000	7,50
631	Großbritannien mit Irland, 1:800000	7,50
▼	Großraumkarte Deutschland mit sehenswerten Orten, Bauwerken, Naturdenkmälern, landschaftlich schönen Strecken, Ferienstraßen, Naturparks und Autobahn-Umleitungsstrecken 1:300000	
632	Bl. 1 Schleswig-Holstein, Niedersachsen-Nord	7,–
633	Bl. 2 Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen-Süd	7,–
634	Bl. 3 Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland	7,–
635	Bl. 4 Baden-Württemberg	7,–
636	Bl. 5 Bayern	7,–
637	Bl. 1–5 im Set (in Plastikhülle)	30,–
641	Kümmerli und Frey, Straßenatlas, Format A 4	4,80
642	Shell-Reiseatlas (mit ACE-Schutzeinband)	16,80
643	Europa-Camping- und Caravaning-Führer 79/80 Sonderpreis	8,80
644	Großer Autoatlas 80/81 International (mit ACE-Schutzeinband)	33,–
645	Der große Shell-Atlas 80/81 (mit ACE-Schutzeinband)	36,–
646	Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband)	36,–
647	Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas Deutschland (mit ACE-Schutzeinband)	29,80
648	Großer Alpenstraßenführer, Denzel	36,–
655	DSV-Ski-Atlas 80/81	35,–
662	Formularheft	2,–

STERN-Sprachführer

670

- ☐ Spanisch
- ☐ Italienisch
- ☐ Französisch
- ☐ Englisch
- ☐ Portugiesisch
- ☐ Dänisch
- ☐ Norwegisch
- ☐ Schwedisch
- ☐ Tschechisch
- ☐ Rumänisch

je 2,80

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Sicherheitsgurte, Kindersitze, Ski-Atlas und die Auto-Atlanten versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet. Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.



123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50



124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre 83,–



112 Daimon Combi-Spot 18,50
115 Daimon-Sturmleuchte 10,50
116 Daimon-Handscheinwerfer 14,–



192–197 Damen- und Herrenlammfellwesten 135,– bis 170,–



150 Winterset 9,–
160 ACE-Eiskratzer einzeln 1,40



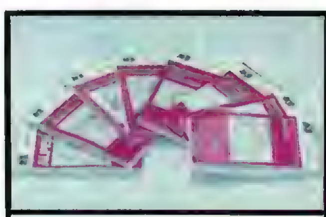
171 u. 172 Autositz-Vollbezug



136 APA-Abschleppseil DIN I bis 1450 kg 10,50
137 APA-Abschleppseil DIN II bis 2500 kg 17,–



154 RUD-Schneeketten Cortina Endlos. Preis pro Paar 152,50



602–631 ACE-Kartenwerk



648 Großer Alpenstraßenführer Denzel 36,–
655 DSV-Ski-Atlas 80/81 35,–



189 T-Shirt Größe 140–176 6,–
190 T-Shirt Größe 36–56 9,–



135 APA-Starthilfekabel 17,50



202 Auto-Fellkissen aus Lammfell 24,–

neues aus dem club – auto club ACE europa

In den Clubs ist oft was los

Immer größer wird die Zahl der Veranstaltungen der mehr als 200 ACE-Kreisclubs. Und immer häufiger kommen ausführliche Berichte von Bildersuchfahrten, Clubtreffen oder sonstigen Veranstaltungen. Meist haben diese Berichte jedoch vorwiegend örtliche Bedeutung und sind infolge der nur zweimonatlichen Erscheinungsweise der Clubzeitschrift naturgemäß überholt. Aus der Fülle der Einsendungen möchte die Redaktion deshalb nur auszugsweise zitieren: Der ACE-Kreis Nahe-Hunsrück veranstaltete einen ebenso nachdenkenswie nachahmenswerten „Samstag ohne Auto" – mit dem Bus ging's ins benachbarte Luxemburg.
Mehr als 300 Mitglieder und Freunde trafen sich zu einer Sternfahrt auf der „Schwarzachen-Alm" bei Ruhpolding. Veranstalter war der Kreisclub Traunstein, der 368,50 Mark Erlös aus einer amerikanischen Versteigerung an die Verkehrswacht Traunstein übergeben konnte – auch ein Beitrag zur Verkehrserziehung.
Wie genau die Augsburger Schwaben ihre Heimat kennen, ergab sich bei einer Bildersuchfahrt, die der dortige ACE-Kreis ausgeschrieben hatte: Fast alle Teilnehmer kamen ohne Fehlerpunkte an.

Verbessert: Kraftfahrt-Pannenversicherung

Für alle ACE-Mitglieder, die eine ACE-Kraftfahrt-Pannenversicherung zum Jahresbeitrag von 10 Mark abgeschlossen haben, konnte eine Leistungsverbesserung erreicht werden: Bei gleichbleibend geringem Beitrag werden künftig bei einer Panne oder einem Unfall die Kosten des Bergens und Abschleppens bis zu einer Entfernung von 75 km im Inland (bisher 50 km) und 100 km im Ausland und in der DDR (bisher 75 km) übernommen. Wie bisher gilt jedoch der Vorbehalt, daß das Abschleppen stets bis zur nächsten Vertragswerkstatt oder zur nächsten Werkstatt, die den Schaden beheben kann, zu erfolgen hat.

✂

An
ACE-Hauptverwaltung Abt. Reise u. Touristik
Postfach 500106
7000 Stuttgart 50

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Vor- und Zuname des Bootseigners

Straße

PLZ Wohnort

Bootsfabrikat/Typ

Innen-/Außenborder/PS

Ich besitze schon ein Zertifikat des DMYV ja/nein

ACE verleiht Schneeketten

Winterurlauber, die Schneeketten benötigen, können diese wieder zu günstigen Konditionen beim ACE ausleihen. Die gewünschten Schneeketten werden gegen Vorlage des ACE-Schutzbriefes, des Personalausweises oder Reisepasses und des Kraftfahrzeugscheines ausgehändigt. Ferner müssen die Mitglieder von ACE, ARBÖ und ATB einen Pfandbetrag in Höhe von 100 Mark hinterlegen. Nichtmitglieder dieser Autoclubs bezahlen 200 Mark Pfand.



Eine Reservierung oder Zusendung der Schneeketten ist nicht möglich!
Die Schneeketten und die genauen Verleihbedingungen sind bei folgenden Verleihstationen erhältlich:

Hamburg
ACE auto club europa, Region Nord – GS Hamburg, Besenbinderhof 57, 2000 Hamburg, Telefon (040) 28021 64-65

Hannover
ACE auto club europa, GS Hannover, Am Klagesmarkt 30–31, 3000 Hannover, Telefon (0511) 12586-87

Karlsruhe
Firma Rolf Schlindwein, Stuttgarter Straße 57d, 7500 Karlsruhe, Telefon (0721) 691030/39

Ingolstadt
ACE Pannen- und Abschleppstation Wolfram Blomeier, Manchinger Straße 12, 8070 Ingolstadt, Telefon (0841) 67671

Braunschweig
ACE Pannen- und Abschleppstation Fritz Päzold (Aral Nordost), Gliesmaroder Straße 70a, 3300 Braunschweig, Telefon (0531) 341199

München
ACE auto club europa, Region Süd – GS München, Schwanthalerstraße 64, 8000 München 2, Telefon (089) 537888

Pfronten
ACE Nebenstelle Pfronten, Reisebüro Ingo Becker, Allgäuer Straße 37, 8962 Pfronten-Ried, Telefon (08363) 16 14 und 51 11

Neu ausgerüstet werden zur Zeit:

Bochum
Firma Dieter Kropp, Wittener Straße 110, 4630 Bochum 1, Telefon (0234) 331777

Straubing
Firma Armin Hirschberger, Eichendorffstraße 99, 8440 Straubing, Telefon (09421) 4611

ACE-Service für Wassersportler

Auch im Bereich der Wassertouristik ist der ACE jetzt aktiv: Er wurde außerordentliches Mitglied beim Deutschen Motoryachtverband (DMYV). Damit kann er allen ACE-Mitgliedern, die Bootsbesitzer sind, zur Seite stehen. Wichtig ist, daß der DMYV die Sportboot-Zertifikate für Binnen- und Küstenfahrten, gültig in ganz Europa, ausstellt. Der ACE besorgt das Zertifikat für seine Mitglieder zum Vorzugspreis von 20 Mark. Weiter bietet der Club Informationsmaterial für alle Fragen im Bereich der Wassertouristik und auch für die Urlaubsreise mit dem Boot.
Ein breites Warenangebot vom T-Shirt und der ACE-Flagge bis hin zur Schwimmweste steht darüber hinaus allen interessierten ACE-Mitgliedern zur Verfügung.
Falls Sie ein Boot besitzen (auch Segelboot mit Hilfsmotor), füllen Sie bitte den nebenstehenden Abschnitt aus und senden ihn ab.

Anke Fuchs:

Urlauber im Risiko



Nannte die Dinge beim Namen: Anke Fuchs, Staatssekretärin im Bundesarbeitsministerium

Die Staatssekretärin im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Anke Fuchs, nannte das Problem mutig beim Namen: Deutschlands Reisebranche verkauft die halbe Welt als buntbedrucktes Urlaubsglück, aber wenn mal was passiert, dann herrschen dort nur selten paradiesische Zustände. Häufiger landet man in verdreckten, verschlampten Krankenhäusern, fehlt es an der menschlichen Betreuung ebenso wie an moderner Schulmedizin und oft genug kommt es zu unvorstellbaren Skandalen. Doch davon steht kein Wort in den Reiseprospekten. Als der Bundestagsabgeordnete Dr. Linde am 19. September dieser Sache auf den Grund ging, fragte er:

„Beabsichtigt die Bundesregierung in Anbetracht der Bedeutung der Rettungsflugwacht für den Transport kranker Menschen aus dem Ausland in die Bundesrepublik Deutschland gesetzgeberische Maßnahmen im Hinblick auf die von der Rechtsprechung verneinte Kostenübernahmepflicht der Träger der gesetzlichen Krankenversicherung?"

Und Staatssekretärin Fuchs antwortete:

„Der Bundesregierung sind die Probleme bekannt, die sich ergeben können, wenn eine durch die gesetzliche Krankenversicherung geschützte Person im Ausland, insbesondere während des Urlaubs, so schwer erkrankt, daß sie auf schnellstem Wege in die Bundesrepublik zurückgebracht werden muß, weil eine ausreichende medizinische Versorgung am Urlaubsort nicht gewährleistet ist. Diese Probleme werden dadurch, daß die Reiseveranstalter immer weiter entfernte Gebiete in ihr Programm einbeziehen, an Gewicht gewinnen. Die Bundesregierung ist sich auch der Bedeutung bewußt, die im Hinblick auf diese Entwicklung Rettungsflugdienste haben", sagte Frau Fuchs.

„Zusätzlicher Urlaubsservice"

Frau Fuchs verwies aber erneut auf das Urteil: „Aufwendungen für einen Rücktransport im Krankheitsfall gehören meiner Auffassung nach zu den Urlaubskosten und damit in den Verantwortungsbereich jedes einzelnen."
Private Versicherer, zwei Automobilclubs und auch einzelne Reiseveranstalter böten entsprechende Versicherungen als „zusätzlichen Urlaubsservice" an. Die Bundesregierung beabsichtige nicht, das Gesetz dahin gehend zu ändern, daß die „gerade bei Rettungsflügen sehr hohen Kosten den Beitragszahlern der gesetzlichen Krankenversicherung aufgebürdet werden können".

Frau Fuchs, Staatssekretärin: „Ich bin Ihrer Auffassung, daß wir noch mehr als bisher dazu beitragen müssen, daß die Reisenden wissen, wer welche Risiken trägt, und daß wir insbesondere deutliche Hinweise darauf geben müssen, daß eigentlich die Reiseveranstalter die Verantwortung auch dafür tragen, daß in solchen Fällen eine Rückflugmöglichkeit besteht."

Der ACE empfiehlt seinen Mitgliedern den Abschluß einer Reise-Krankenversicherung, weil trotz bestehender Sozialabkommen mit einigen europäischen Staaten kein ausreichender Versicherungsschutz gewährleistet ist, da viele Ärzte die Vereinbarungen ignorieren und den Patienten grundsätzlich nur privat behandeln.

Wird wegen Erkrankung im Ausland ein Rücktransport erforderlich, besteht kein Anspruch auf Übernahme dieser Kosten durch die Krankenkasse (Bundessozialgericht).

Im Rahmen seiner Clubleistungen sorgt der ACE dafür, daß seine Mitglieder in Notfällen durch die Deutsche Rettungsflugwacht (DRF) zurückgeflogen werden. Der Geltungsbereich umfaßt Europa und die Mittelmeeranliegerstaaten sowie die Kanarischen Inseln und Madeira.

Die ACE Reise-Krankenversicherung umfaßt folgende Leistungen:

Im Ausland:

1. Medizinisch notwendige ambulante, ärztliche und schmerzstillende zahnärztliche Behandlung, Arznei-, Heil- und Verbandsmittel, Behandlung im Krankenhaus einschließlich Operationen und Transport im Krankenwagen ins Krankenhaus: *in voller Höhe*.
2. Mehraufwendungen durch medizinisch notwendigen und ärztlich angeordneten Rücktransport eines Erkrankten an seinen ständigen Wohnsitz oder in das dort nächst erreichbare Krankenhaus: *in voller Höhe*.

Bei Notfällen im Ausland (Weltgeltung) werden die Versicherten nach Deutschland zurückgeflogen, wenn der im Ausland behandelnde Arzt aufgrund der medizinischen Notwendigkeit diese Anordnung getroffen hat (Versicherungsleistung).

● Der Anspruch im Rahmen der Clubleistungen bleibt hiervon unberührt.

3. Bestattung am Sterbeort oder Überführung an den letzten ständigen Wohnsitz: *bis zu 10000 DM.*

Im Inland:

Während einer Urlaubsreise im Inland wird bei medizinisch notwendiger Behandlung im Krankenhaus ein Krankenhaustagegeld von 50 DM je Tag, längstens bis zu 30 Tagen innerhalb der Versicherungsdauer gezahlt.

Die Versicherung beginnt am Tag nach der Prämienzahlung (7,50 Mark) und endet 12 Monate nach dem Versicherungsbeginn. Anträge mit anhängender Zahlkarte lagen bei den Mitgliedsunterlagen. Sie können weitere Zahlkarten bei jeder ACE-Geschäftsstelle oder direkt beim ACE, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50, anfordern.

Versicherung für Camper

Viele ACE-Mitglieder sind begeisterte Camper.
Für einen speziell auf den Bedarf des Dauercampers zugeschnittenen Versicherungsschutz sorgt die ACE-Campingversicherung der Volksfürsorge. Denken Sie daran: Ihre Campingausrüstung stellt einen erheblichen Wert dar. Mobilheime, Wohnwagen und deren Inhalt sowie Zelte einschließlich Inhalt können zum Beispiel durch Brand, Sturm, Überschwemmung, Hagelschlag beschädigt oder vernichtet werden. Nicht zu vergessen ist das Diebstahlrisiko!
In diesen und anderen Fällen hilft die ACE-Campingversicherung. Versicherungsschutz besteht rund um die Uhr. Auch bei Abwesenheit (Rückkehr zur ständigen Wohnung) der Benutzer sind Wohnwagen/Mobilheime mit Inhalt sowie im Wohnwagen/Mobilheim befindliche Radio-, Fernseh-, Phono-, Foto- und Filmapparate usw. versichert. Ganz gleich, ob das Fahrzeug auf einem bewachten oder unbewachten Campingplatz steht.
Sogar Zelt/Vorzelt und Inhalt sind bei Abwesenheit versichert, wenn es sich um einen bewachten Campingplatz handelt.
Die Versicherung gilt innerhalb Europas, und zwar während des Aufenthaltes auf einem öffentlichen oder privaten Campingplatz. Wohnwagen und deren Inhalt sind aber auch während des Aufenthaltes am Wohnsitz oder einem geeigneten Winterlager, zum Beispiel Scheune, versichert.

Wie fährt man in Frankreich am billigsten?



Autobahn oder Route National

Lenkrad-Leser Kurt B. wollte es genau wissen: Von Stuttgart nach Marseille fuhr er mit seinem Golf-Automatik konsequent nur Landstraßen und mied die teure französische Autobahn. Sein Verbrauch lag bei 9,3 Litern auf 100 Kilometer. Dabei sparte er hin und zurück rund 25 Liter, denn sonst braucht er – auf deutschen Autobahnen – 10,3 l/100 km.

Geht die Rechnung unseres Lesers auf? Fest steht, daß allein die Autobahngebühren zwischen Mulhouse und Marseille in beiden Richtungen etwa 90 Mark verschlungen hätten. Der Golf-Fahrer hatte Zeit, aber was wäre gewesen, wenn er gleichermaßen gemütlich auf der Autobahn geblieben wäre: Mit Sicherheit hätte er noch weniger Sprit verbraucht, denn bei Tempo 90, konstant auf der Autobahn gefahren, schluckt der Automatik-Golf nach DIN nur 7,2 Liter auf 100 km.

Fragen dieser Art bewegen viele unserer Mitglieder. Deshalb starteten wir einen weiteren Versuch. Diesmal ging es mit einem schwerfälligen Gefährt, einem Motorcaravan, von Stuttgart – eine Woche später von Tübingen – nach Paris und wieder zurück. Einmal über die Autobahn (nach Paris: über Straßburg, Metz, wobei kurz vor Paris über die Nationalstraße abgekürzt wurde; nach Stuttgart: über Metz, Saarbrücken) und beim zweiten Mal über Land-, Bundes- und Nationalstraßen. Das zweite Team fuhr von Tübingen über Freudenstadt, Straßburg, Nancy.

Das verblüffende Resultat:

- Der auf der Autobahn meist Vollgas (Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h) fahrende Wagen brauchte im Schnitt 19,28 l/100 km und für die gesamte Distanz von 1291 Kilometer 13 Stunden und 30 Minuten (Schnitt: 95,6 km/h).
- Der gemütlich, aber dennoch flott über die Landstraßen gefahrene Wagen brauchte im Schnitt 19,4 l/100 km und für die Strecke von 1296 Kilometer 18 Stunden und 15 Minuten (Schnitt: 73,2 km/h).

Der Benzinverbrauch für die nahezu gleiche Strecke war fast identisch. Es war also nicht etwa so, daß der Motorcaravan – ein Sven Hedin von Westfalia, auf dem Fahrgestell des VW LT – auf der Landstraße erheblich weniger verbraucht hätte als auf der Autobahn. Konnte nämlich auf der Autobahn gleichmäßig (und damit „schnell“) gefahren werden, so mußte auf der Landstraße immer wieder abgebremst und Gas gegeben werden. Außerdem sorgten die zahlreichen Ortsdurchfahrten mit verbrauchsungünstigem Stadtverkehr (Ampeln, stehender Verkehr) für hohen Verbrauch. Sicher schlug dabei auch die Überquerung des Schwarzwaldes zu Buche.

Natürlich darf man in dieser Rechnung nicht die Autobahngebühren vergessen, die sich beim ersten Team zusammen auf umgerechnet 80 Mark beliefen. Diese Ausgabe wurde jedoch durch den nicht unerheblichen Zeitvorteil wettgemacht.

Es lohnt sich, die der Redaktion gestellte Aufgabe (gleiches Ziel, gleiche Umstände, aber unterschiedliche Straßen) auch unter anderen Gesichtspunkten durchzudenken.

Was wäre gewesen, wenn der Testwagen auf der Autobahn nicht Vollgas gefahren worden wäre, sondern nur 80 km/h? Neben der deutlich spürbaren Verbrauchssenkung stünde natürlich ein Mehraufwand an Zeit: Mit einem Schnitt von 80 km/h, den zu halten sicherlich möglich gewesen wäre, hätte man statt 6.45 Stunden eben 8.30 Stunden gebraucht. Lohnt sich also – erst recht für den Camper, Urlauber, Reisenden – das möglichst hohe Tempo? Wir meinen: Nein.

Eines ist sicher, mit diesem Auto auf den französischen Autobahnen nur 80 km/h zu fahren, hätte genausoviel Streß bedeutet, wie der Versuch, den Wagen ständig auszufahren. Denn nach wie vor wird jenseits des

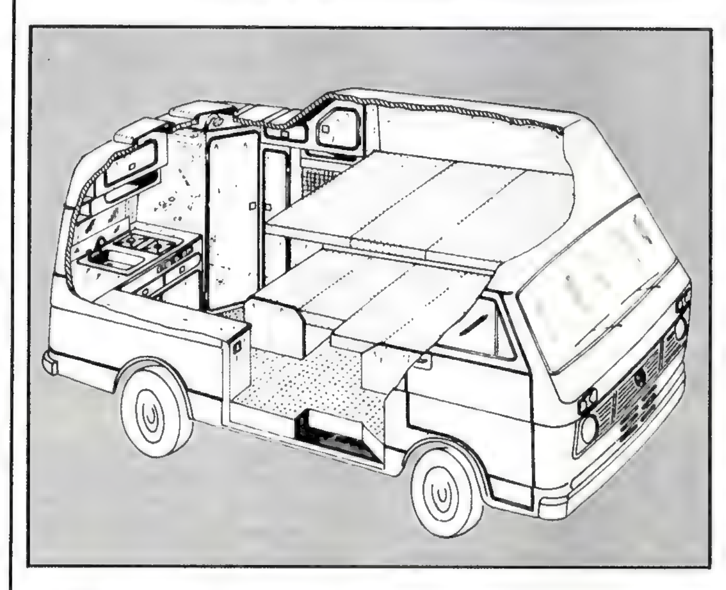
Rheins sehr schnell gefahren, zumal die Polizei vorwiegend auf Landstraßen kontrolliert und weniger häufig auf der Autobahn.
Wer jedoch eine gehörige Portion Zeit mitbringt und darüber hinaus vielleicht die Absicht hat, Land und Leute besser kennenzulernen, dem sei die Fahrt über Landstraßen empfohlen. Man spart zwar nicht so viel Geld wie vermutet, dafür hat man mehr von der abwechslungsreichen französischen Landschaft und kann halten, wo es einem gefällt. Die Nationalstraßen sind gut ausgebaut und verlaufen oft kilometerweit geradeaus. Man tut sich deshalb beim Überholen leichter als auf vielen deutschen Bundesstraßen, zumal die Franzosen ihre Straßen oft in eine Richtung zweispurig bauen.
Will man aber schnell ans Ziel kommen, dann sollte man die Autobahn wählen; gerade auch, wenn man auf ein verlängertes Wochenende nach Paris will.
Für die Touristikexperten und die Fremdenverkehrsmanager läßt sich aus solchen Rechenbeispielen noch etwas anderes ableiten: Autobahngebühren sind heute einfach nicht mehr zeitgemäß. Sie treiben, je teurer sie werden, die Leute von den idealen Strecken, die spritsparendes und nervenschonendes Fahren zuließen, auf die spritschluckenden Landstraßen. Wer vernünftig fahren will und auf reizvollen Landschaftsgenuß verzichten kann oder mag, der wird auf französischen und italienischen Autobahnen bestraft. Der Tag wird kommen, an dem sich derart kurzsichtige Politik rächt – nur bis dahin haben die anderen große Kasse gemacht, wie so oft auf Kosten des kleinen Mannes.

Felix Berg

Sven Hedin von Westfalia:

Wohnen auf vier Rädern

Es war immerhin schon Anfang November, als ich mit Freundin und Schwester im Westfalia „Sven Hedin“ nach Paris aufbrach. Im Gegensatz zum ersten Team, das in der Seine-Metropole Hotelbetten vorzog, wollten wir drei Nächte im Motorcaravan zubringen.



Größtes Handicap auf der Reise war die enorme Lautstärke, die der zwischen Fahrer und Beifahrer plazierte Motor produziert. Bei Geschwindigkeiten über 90 km/h wird eine Unterhaltung schier unmöglich; das Radio muß fast auf volle Lautstärke gestellt werden, damit Musik und Verkehrsfunk gehört werden können. An die zunächst ungewohnten LT-Dimensionen habe ich mich schnell gewöhnt. Der Wagen läßt sich leicht steuern. Das Blickfeld ist groß, die Außenspiegel lassen die fehlende Durchsicht nach hinten fast vergessen. Die Bremsen sind sehr gut, was ich im Schwarzwald zu schätzen lernte, als mein Vordermann unvermittelt zu bremsen anfing, um dann – ohne geblinkt zu haben – in einen Feldweg einzubiegen. Nach neun Stunden Fahrt – unterbrochen von einer knapp einstündigen Pause – erreichten wir am späten Nachmittag Paris. Noch etwas außerhalb – in Joinville-le-Pont steuerten wir einen Campingplatz an, der auf uns einen guten Eindruck machte. Die sanitären Anlagen waren in Ordnung, wobei man aber erwähnen sollte, daß wir eigentlich nicht auf derartige Einrichtungen angewiesen waren. Denn im „Sven Hedin“ befindet sich eine komplett eingerichtete Ein-Zimmer-Wohnung mit fünf Schlafplätzen.
Um von vorne in den Innenraum zu kommen, muß man nicht unbedingt aussteigen und Dreck oder Kälte miteinschleusen, man kann auch über die Motorabdeckung nach hinten klettern. Dort findet man Platz auf zwei Sitzbänken, wobei die vordere besonders ausgeklügelt ist. Während der Fahrt kann sie in Fahrtrichtung gestellt werden. (Sogar Gurte sind vorhanden!) Auf dem Campingplatz klappt man sie mit einem Handgriff um.
Im Sven Hedin ist man weitgehend unabhängig. Über die Gasversorgung werden Kühlschrank, Herd, Durchlauferhitzer (sorgt für Warmwasser) und die Heizung gespeist. In der Küche ging es naturgemäß eng zu. Aber mit dem nötigen Schuß Improvisation hat das Kochen und Spülen bestens geklappt. Die zahlreichen Staufächer sorgen dafür, daß alles seinen Platz hat.
Erfreulich: Überall, wo es nötig ist, findet sich eine Lampe. Die Dusche ist zwar nicht gerade geräumig. Doch es ist im Urlaub wohltuend zu wissen, daß



man nicht auf die häufig schäbig-schmuddeligen Duschen, die man nicht nur in südlichen Gefilden zu finden vermag, angewiesen ist. Dann ziehe ich lieber etwas Enge vor.

Die Inneneinrichtung fanden wir übereinstimmend gemütlich und geschmackvoll. Der „Wohnteil" – in braunen Tönen gehalten – strahlt eine behagliche Atmosphäre aus. Nachts gibt es zwei Schlafmöglichkeiten: Einmal unten auf der umgewandelten Sitzgruppe für zwei Personen; und dann oben unter dem Westfalia-Hochdach, wo bequem drei Personen Platz finden. Um hinauf zu klettern sollte man jedoch nicht allzu ungelenkig sein.

Zur Technik des „Sven Hedin": Der Frischwasser- und der Abwassertank fassen je 75 Liter, was uns für eineinhalb Tage reichte. Die Truma--E–2300–Gasheizung wird über zwei Fünfliter-Gasflaschen gespeist. Die Fenster im Wohnraum sind doppelverglast und mit isolierenden Rollos versehen. Der Kühlschrank, der auf 12 Volt, 220 Volt und Gas umschaltbar ist, faßt 45 Liter. Für zwei Reisende ist der Sven Hedin Typ II mit VW-Hochdach und zwei Schlafplätzen interessant, der ansonsten die gleiche Innenausstattung bietet, wie der höhere Typ I.

Apropos Höhe: Immer wieder zieht man unter Brücken unwillkürlich den Kopf ein – am Armaturenbrett erinnert ein Schild an die stolze Höhe von drei Metern.

In diesen drei Tagen konnten wir eigentlich nur zwei Nachteile am Sven Hedin entdecken: Der Gasverbrauch ist durch die Truma-Heizung im Winter sehr hoch. Auch der Benzinverbrauch von durchschnittlich 19 Litern während der Testfahrt gab nicht unbedingt Anlaß zu Beifall.

Doch wer sich für einen Motorcaravan dieser Größenordnung und Preisklasse interessiert, muß wohl auch auf Reisen nicht so sehr auf ein oder zwei Liter Spritverbrauch mehr oder weniger achten. Wir jedenfalls trennten uns nur ungern wieder vom „Sven Hedin", dessen Vorzüge wir an diesen kalten Novembertagen zu schätzen wußten. Wer sich für dieses Westfalia-Wohnmobil interessiert, dem sei noch gesagt, daß der „Sven Hedin" nicht unter 40000 Mark zu haben ist.

Reiner Frenz



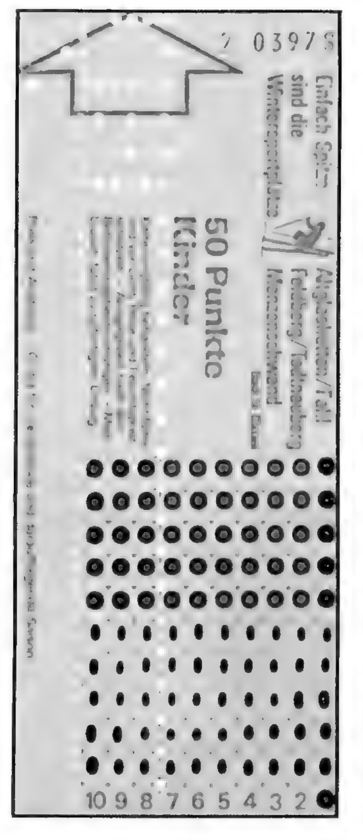
Feldberg = Geldberg

Der Wintersportplatz Feldberg ist ein Platz an der Sonne: Und wie bei der gleichnamigen Fernsehlotterie muß man auch hier viel Glück haben, um zu gewinnen. Meist zählen die Skifahrer, vor allem die Kleinen, zu den Verlierern.

Dies beginnt zumindest an den beiden meistfrequentierten Liften Seebuck I und Seebuck II damit, daß es zwar sechs Kartenkontrollen und damit sechs Aufstellspuren gibt, aber keinen Schutz für die Jüngsten. Entweder sind diese schon so gewieft, daß sie sich zwischen den Erwachsenen durchdrängen, oder sie gehen unter in der Masse der Leute. Oft stehen Hunderte von Pistenflitzern bis zu einer halben Stunde an, dicht an dicht, einer mit dem Ski auf den Brettln des andern.

Warum kommt niemand auf die Idee, eine der sechs Spuren ausschließlich – oder vorrangig – für Kinder freizuhalten?

Dann wären auch die Bügellifte gleichmäßiger ausgelastet. Viele Erwachsene sind egoistisch genug, um ein Kind als Beifahrer im Schlepplift abzulehnen. Die Kinder verdienen diese Sonderlösung, wie sie hier vorgeschlagen wird, denn sie gehören zu den in der Relation am meisten finanziell geschröpften Kunden. Sie fahren nicht nur häufiger ab, als viele Erwachsene, ihre Karten sind auch nur unwesentlich billiger als die anderen. Zudem spüren sie – weil sie oft wehrlos sind – am empfindlichsten den (vielleicht verständlichen) Ärger des Kontrollpersonals, wenn die automatische Kartenkontrolle mal wieder nicht funktioniert. Warum traut man den Kindern zu, sie hätten irgendwelche Tricks gemacht – bei einem Erwachsenen sind die Kontrolleure meist freundlicher: Kinder bringen auch hier nur Ärger.



Dies ist keine Saison-Kritik sondern die mehrjährige, leidvolle Beobachtung eines Feldberg-Fans.

In der letzten Saison wurden die Karten für Kinder erst dann verbilligt, als die Ferien zu Ende gingen – man macht (nicht nur an diesen Liften) den selben unmoralischen Reibach wie viele Hotels in der Hauptsaison.

Kleinlich wird die Feldberg-Lift-Gesellschaft, wenn die 50-Punkte-Karten abgefahren sind: Da jede Fahrt vier Punkte verschlingt, bleiben am Ende zwei übrig – zuviel, um sie verfallen zu lassen und zuwenig für die geizigen Kassierer, um eine halbe Gratisfahrt zu spendieren.

Hier könnten sich die Fremdenverkehrs-Manager der Feldberg-Gegend auch mal was einfallen lassen, zumal der Automat die Karte gierig verschlingt und nicht mal mehr ausspuckt, obwohl man mit zwei Restpunkten ja nicht fahren kann. Motzte kürzlich ein Elfjähriger: „Die haben mich um zwei Fünfzigstel meiner Punktekarte beschissen . . ." Er hat leider Recht.

Im Zug von Mannheim bis München

Eher geht, so raunen sich die Polizeibeamten vom Autobahn-Kommissariat Stuttgart zu, ein Kamel durch ein Nadelöhr, als der Urlaubsverkehr reibungslos über die siebenprozentige Steigung am Südhang der Schwäbischen Alb.

Der Aufstieg am Aichelberg ist mittlerweile zu einer der gefürchtetsten Autobahnstrecken geworden. 70000 Fahrzeuge, davon mitunter 12000 schwere Laster, keuchen in Spitzenzeiten täglich über diese ursprünglich für 29000 Fahrzeuge ausgelegte Uralt-Autobahn von Stuttgart gen Ulm und München.

Durchschnittlich 400mal knallt es jährlich auf der nur vier Kilometer langen kritischen Strecke.

Der Ausbau ist überfällig und wird denn auch immer wieder versprochen.

Bis der Bau allerdings die Hürden der Planer und Naturschützer überwunden hat, müssen die Autofahrer noch einige Zeit im Stau verharren. Denn „die Ausbauplanungen sind leider in einem Stadium, das ein Ende der Misere erst für die zweite Hälfte der achtziger Jahre erwarten läßt", so wandte sich jüngst der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion im Landtag Baden-Württemberg, Gerhard Remppis, an den Stuttgarter Bundesbahnpräsidenten Dr. Willy Keckeisen.

Der SPD-Verkehrsexperte sieht in der Misere eine Chance für die Bundesbahn. Mit Autoreisezügen, so meint er, könnte man die Strecke nachdrücklich entlasten. Zumindest für die Urlaubszeit sollte geprüft werden, ob der Alptraum Aichelberg über einen Auto-Transport-Zug zwischen Kornwestheim und Ulm nicht ein bißchen weniger neuralgisch gemacht werden könnte.

Der Vorschlag ist vom Auto Club Europa lebhaft begrüßt worden. Noch schmackhafter erscheint ihm wie auch der Bundesbahn die weitergehende Vorstellung des SPD-Politikers. Die Bundesbahnstrecke Kornwestheim–Ulm ist mit 160 Zügen pro Tag bereits stark belastet. Außerdem verspricht diese Lösung nur eine Teilentlastung aus dem Nahbereich. Gleichwohl wird er auch vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg positiv aufgenommen. Staatssekretär Ernst Ludwig sah hier bereits eine Chance, schon in der kommenden Reisesaison ohne größere Investitionen eine Autoverladung zwischen Stuttgart und Ulm möglich zu machen.

Mehr Wirkung verspricht man sich bei der SPD im Stuttgarter Landtag von dem weitergehenden Vorschlag, den Gerhard Remppis der Bundesbahn unterbreitete: Mit einem Reisezug könnte nämlich bereits im Raum Weinsberg ein Teil des Autoverkehrs über die Strecke Crailsheim-Ansbach nach München geleitet werden.

Dies hätte zum einen für die Bundesbahn den Vorteil, daß eine vergleichsweise gering befahrene Strecke mit 30 Zügen pro Tag besser ausgelastet wäre, zum anderen aber das Autobahnnetz im Mittleren Neckarraum von vielen Staus und ärgerlichem Umleitungsverkehr verschont bliebe.

Mit unkonventionellen Lösungen dieser Art ist die Bundesbahn nicht gerade verlegen. So zeigt der „Weißblau Expreß" zwischen Ingolstadt und Raubling, daß die Urlaubsreisenden die Alternative zum Individualverkehr zu schätzen wissen.

Der seit Ende Mai rollende Expreß, mit dem die Autofahrer die Staus in der Nähe Münchens umfahren können, ist stark gefragt. Seit Beginn der Schulferien beförderte der stündlich verkehrende Zug an jedem Wochenende etwa 1500 Personenwagen.

Nach Überwindung der Anfangsschwierigkeiten werden an den Wochenenden über 4000 Beförderungsplätze angeboten. Die Auslastung liegt zwischen 70 und 60 Prozent.

In diesem Umfang ergibt sich eine Entlastung der Straße, die noch weit verbessert werden kann, wenn das Angebot bei der Funktionsteilung zwischen Schiene und Straße noch verbessert wird. jms



So macht Europa 1980 Sommerferien - Wann sind die Urlaubsströme unterwegs?

Land	erster u. letzter Ferientag	Balken (Juni – September)
Baden-Württemberg	24.07. 06.09.	24.7. – 7.9.
Bayern	31.07. 15.09.	31.7. – 15.9.
Berlin	17.07. 30.08.	17.7. – 31.8.
Bremen	17.07. 30.08.	17.7. – 31.8.
Hamburg	14.07. 23.08.	12.7. – 24.8.
Hessen	10.07. 20.08.	10.7. – 20.8.
Niedersachsen	17.07. 27.08.	17.7. – 27.8.
Nordrhein-Westfalen	19.06. 02.08.	19.6. – 3.8.
Rheinland-Pfalz	03.07. 13.08.	3.7. – 13.8.
Saarland	03.07. 16.08.	3.7. – 17.8.
Schleswig-Holstein	10.07. 20.08.	10.7. – 20.8.
eigener Urlaub:		
Belgien	28.06. 01.09.	28.6. – 1.9.
Dänemark	21.06. 10.08.	21.6. – 10.8.
Frankreich[1])	24.06. 15.09.	24.6. – 15.9.
Großbritannien	20.07. 30.09.	19.7. – 30.9.
Niederlande[2])	28.06. 24.08.	28.6. – 24.08.
Schweden	09.06. 24.08.	7.6. – 24.08.

auto club ACE europa

[1]) Bei Frankreich handelt es sich nur um einen vorläufigen Termin. Eine endgültige Entscheidung trifft die französische Kultusbehörde erst Ende Januar. [2]) Unterschiedlich nach Regionen

Mit dem Auto in die Sowjetunion



Hannes Rumreiser blättert in Prospekten

Mit dem Auto nach und durch Rußland fahren – kann man das eigentlich, fragten wir in unserer Ausgabe 6/79. Eine lächerliche Frage für die Manager der „Comecon-Industrie-Reisedienst-GmbH" in Bonn-Bad Godesberg: Ja natürlich kann man!

Sie, die die amtlichen Reisebüros der Comecon-Staaten in der Bundesrepublik vertreten, sie müssen es ja schließlich wissen. Sie organisieren nicht nur solche Reisen, sie animieren dazu, laden ein.

Fordern auf, Rußland, die Sowjetunion, die UdSSR, die SSSR oder wie das größte zusammenhängende Staatsgebiet der Erde in der amtlichen Vollform heißt: die „Sojus Sowetskich Sozialistitscheskich Respublik" mit dem eigenen Auto zu erleben.

Erleben, das ist wohl die richtig, treffende Vokabel. Denn sie umfaßt den weitgespannten Bogen vom Erleben einer Überraschung, Freude und Faszination bis hin zu jenem der Enttäuschung, Entrüstung und Verärgerung. Nicht zu vergessen das blaue Wunder. Auch das erlebt man. Im unvorstellbar riesigen Rußland. Es erstreckt sich in West-Ost-Richtung über rund 10000 Kilometer; und von oben nach unten (oder umgekehrt) kommen auch noch gut 5000 Kilometer zusammen. Nur so: Wer die „gewaltige" Strecke von Garmisch bis Flensburg zurücklegt, der schafft – vergleichsweise – gerade „mickrige" 1038 Kilometer. Und wer schon beim Gedanken an diese „Tortur-Tour" Gänsehaut bekommt – also für den sollte die Rußland-Tour ein schöner Traum bleiben. Das jedenfalls geht aus den uns zugegangenen Erlebnisberichten von Rußland-Reisenden hervor, die schon mehrmals dort waren. Und immer wieder eingefangen werden von dem, was sie ganz einfach mit „unvergleichlich" umschreiben. Unvergleichlich, auch das ist eine Vokabel von – bis. Ein Beispiel: Von Garmisch bis Flensburg – das ist nicht vergleichbar mit von Süd nach Nord in Rußland. Hier ist's ein nur durch die Unwahrscheinlichkeit eines Unfalls getrübtes Zurücklegen von Kilometern auf einer stark frequentierten Hochgeschwindigkeitsstraße, die versorgungstechnisch so garniert ist, daß man außer dem Auto halt noch einen wohlsortierten Geldbeutel braucht, um das andere Ende der vorgenommenen Strecke wohl und munter zu erreichen. Dort ist's eben unvergleichlich anders. Dort ist's noch heute ein Abenteuer. Eine, im wahrsten Sinne des Wortes, Gefahr – auf der Strecke zu bleiben. Wohlgemerkt: Auch bei prallem Geldbeutel. Denn dort, in einem dünn besiedelten Land mit 104 statistisch ausgewiesenen Nationalitäten und Sprachen, von denen wir noch nie etwas gehört haben, dort ist „Versorgung" ein volkswirtschaftliches Problem und kein Synonym für sich aufdrängenden Überfluß. Wer dort, als Einzelreisender mit Pkw aus einem selbst harmlosen Grund hängenbleibt, dem gnade Gott. Denn dort wartet weder ein Streckentelefon, weder ein wohlorganisiertes Abschlepp- und Notfallsystem auf seinen Fall, noch gibt es im Abstand weniger Kilometer Tankstellen oder auf Kunden wartende Werkstätten. Dagegen, und auch dies muß als Erfahrung wiedergegeben werden, gibt's dort flott arbeitende Langfinger. Sie seien zwar nicht so rabiat wie in Italien, berichten uns Rußland-Reisende, aber sie brauchen vom Scheibenwischer bis zur Bereifung alles was sich von routinierten Leuten schnell ausbauen oder abmontieren läßt. Das Problem, der Unterschied zu bella Italia: Dort kann man das dringend Notwendige nachkaufen – in Rußland wird dieses Mangels wegen so intensiv „enteignet". Seine Weite und herrlichen Landschaften, die Mentalität seiner Menschen, sie üben einen Reiz aus, dem man nicht widerstehen kann. Wer einmal dort war, den packt es trotz negativer Erfahrungen immer wieder. So übereinstimmend die Aussage derer, aus deren Erfahrungsfundus wir hier und später berichten. Ihre Namen nennen wir entgegen des sonstigen Gebrauchs deshalb nicht, weil jene meinen: Kritik, noch so neutral gemeint, sie kann der Erteilung eines Visums den endgültigen Garaus machen. Wir aber möchten weder dies, noch möchten wir Ihnen Erfahrungen vorenthalten. Deshalb: Haben Sie konkrete Fragen – fragen Sie uns, wir fragen weiter und geben Ihnen die Antwort. Ein umständliches Verfahren. Aber: Rußland ist eben anders.

Anders? Wenn Sie eine Autofahrt mit eigenem Pkw in dieses Riesenreich als Abenteuer mit all den dafür notwendigen Voraussetzungen verstehen: In Ordnung – sagen unsere Berichterstatter. Aber: Fahren Sie nie allein, das heißt, fahren Sie nie mit nur einem Fahrzeug.

Und denken Sie daran: Die sehr hohe Sprachbarriere macht Kleinigkeiten zu nervenden Problemen. Und denken Sie auch an solche „Kleinigkeiten": Wenn schon notwendig – in Rußland darf nur mit einer Stange abgeschleppt werden. Sonst gibt's kernigen Ärger, sagt man uns aus Erfahrung. Und denken Sie auch daran: „Gehen Sie in einer Stadt oder Gemeinde auch bei 45 Grad im Schatten nie mit kurzen Hosen aus, sollten Sie ein Restaurant besuchen wollen; sprechen Sie keine weibliche Bedienung mit

hallo junge Frau oder Fräulein an – bevor Sie sie nicht näher kennen.“ Denken Sie auch weiter daran: westdeutsche Zeitschriften oder Illustrierte – die nimmt Ihnen keiner ab. Wohl aber werden Publikationen beschlagnahmt, deren textlicher Inhalt oder deren Fotos nach kleinlichen Maßstäben als Pornozeugs ausgelegt werden kann. Kann: Denken Sie daran: Rußland ist anders – und vielleicht eben deswegen auch so anziehend.

Immer wieder die Empfehlung: Buchen Sie bei einem Reiseunternehmen, fahren Sie nicht allein. Es läßt sich vieles gemeinsam leichter ertragen und leichter „regeln“.

Heikel, unangenehm berührend, peinlich und ärgerlich ist auch dies: „Immer wieder wurden wir gefragt, wie wir's mit dem Frieden halten.“ Ob das nicht doch wieder passieren könne: Trotz Nichtangriffspakt, trotz steter Friedensbeteuerungen und Freundschaftsbekundungen seid ihr ohne Kriegserklärung über uns hergefallen, habt ein unbeschreibliches Leid hinterlassen.

Ich muß Ihnen sagen: Ich weiß nur, daß mich die Verbrechen der jüngsten Vergangenheit auch als „Unbeteiligter“, als „nur Verwandter“ so beschämen und belasten, daß ich auf Auslandsfahrten geradezu verblüfft bin, wenn ich in einem Land, das uns von der brutalsten und asozialsten Machbarkeit her hat erleben müssen, nicht auf die nur durch die Zeit sühnbaren Verbrechen angesprochen werde. Und Rußland wurde Ungeheuerliches angetan. Die Erinnerungen an seinen großen Vaterländischen Krieg sind allgegenwärtig. Er muß auch herhalten für aktuelle Unzumutbarkeiten, Mißstände und Mißwirtschaften, wenngleich dafür die Ursachen nachweisbar nicht in der Vergangenheit deutscher Barbarei zu finden, sondern im System von heute zu suchen sind. Seien wir dankbar, daß unsere Zeit der Not vergleichsweise kurz und unser Wohlstand anhaltend überdurchschnittlich ist.

Schlucken wir's, wenn „charmant-herrische Damen mit der Sturheit der russischen Mentalität“ immer wieder und immer wieder auf die Denkmäler und Zeichen des großen Vaterländischen Kriegs verweisen. Sie brauchen diese „Ausrede“ für all das, was eben, an unseren Maßstäben gemessen, so unvorstellbar ist, daß es eben schon wieder reizt, es kennenzulernen.



Rußland ist ein unwahrscheinlich erlebenswertes und erlebnisreiches Land, sagt mir während meiner Telefonrecherchen ein Kenner des Landes. Aber: Es ist eine völlig andere Welt mit völlig anderen Maßstäben und Zuständen. Es ist bestimmt kein Land für die Wacht-am-Rhein-Plärrer oder Wohlstandsprotzen. Es sei ein hinreißendes Land für die, die genug Hirn und Anstand haben, den Zustand Rußlands erlebnishungrig nicht kritisch, nicht kritikasternd-vergleichend hinzunehmen. Zum Beispiel auf den „sehr schönen Campingplätzen am Schwarzen Meer oder im Kubangebiet bei Adler/Sotschi“, wo's halt wie überall in Rußland reglementierend, oft soldatisch zugeht, wo aus dem Wasserhahn nicht mit der Selbstverständlichkeit der logischen Folgerung stets Wasser fließt und Sauberkeit an russischen, nicht an deutschen Maßstäben beurteilt wird. „Nur wer sich strikt an die Vorschriften hält, bei dem geht alles gut.“ Nach russischen Maßstäben. Die oft schwer zu verstehen und noch schwerer einzuhalten sind. „Wer vom Strich abkommt, bekommt gewaltigen Ärger.“ Den auch Reisende überstanden haben, die, nach unseren Maßstäben und Gewichtungen, wegen geradezu hirnrissiger Vorwürfe vor Gericht gestellt wurden. In unseren Mitteilungen von Reisenden fehlt da auch nicht der schlimme Vorwurf der eventuellen Spionagetätigkeit, nur, weil ein übereifriger Apparatschik nachmitternächtliches Duschen als Vorwand für eine konspirative Tätigkeit „identifizierte“. Für den der solches erlebt und die Folgen hat über sich ergehen lassen müssen, ist von dem eigentlich noch erwartbar auf die Frage, ob er Rußland als Reiseland überhaupt noch empfehlen könne, zu hören: Rußland – ich werde immer wieder dort hinfahren. Ich kann es nur empfehlen. „Buchen Sie in Spitzenhotels und fahren Sie nie allein mit einem Pkw über Land“, ist der lapidare Nachsatz!

Rußland – ein Land für duldsame Genießer? Für sehr verständnisbereite Nachbarschaftspfleger? Für ...? Bitte informieren Sie uns weiter über Ihre Erfahrungen und Erkenntnisse. Über Details, die's anderen leichter machen. Über Rußland, unseren Nachbarn, zu erfahren, was Ihnen dort den Urlaubsalltag unproblematischer macht, die Hürden weniger nervend nehmen läßt, das zu vermitteln ist unser ausschließliches Interesse. Helfen Sie uns in dem zaghaften Bemühen dazu beizutragen, daß die scheußliche Vergangenheit dort als nicht symptomatisch erkannt wird. Daß unsere Leser erkennen, wie man Rußland ohne Blessuren und nachhaltigen Ärger erleben kann.

22. november

der druckfehlerteufel ist allgegenwaertig: offenbar schleicht er sich nicht nur bei gedrucktem ein, sondern auch bei aufgemalten fahrbahnmarkierungen. oder sollte hier gar jemand geschlafen haben?
das foto, aufgenommen anfang oktober in wittlich, stammt von lenkrad-leser paul webranitz aus uerzig an der mosel.
mittlerweile ist der fehler bereinigt worden.



3. dezember

schnell reagiert auf unser ''zu guter letzt'' vom 20. juli haben mitarbeiter der firma kleber-reifen aus mettmann. nachdem wir erzaehlten, dass lenkrad staendig post aus polen bekommt mit der bitte um aufkleber und prospekte,



schickten sie uns kleber-etiketten zu und schrieben: ''uns geht's genauso.''
auch ein 13jaehriger schueler aus hagen trennte sich von seinen bisher gesammelten aufklebern. allerdings nicht ganz ohne hintergedanken: er wollte sie gegen ansichtskarten und sonderbriefmarken aus polen tauschen. was er nicht wissen konnte: wir bekommen kaum ansichtskarten aus polen, sondern nur einfache postkarten. und sonderbriefmarken sind auch nicht drauf. nur aufgestempelte postwertzeichen. leider.

6. dezember

grosse augen machten die in der hauptverwaltung des ace beschaeftigten kolleginnen und kollegen, als ihnen am 6. dezember, dem nikolaustag, eine flasche sekt auf den schreibtisch gestellt wurde. als edler spender entpuppte sich der langjaehrige ace-regionalleiter sued, der muenchner kollege karl ritzinger, der aus gesundheitlichen gruenden mit ablauf des jahres 1979 aus dem ace ausschied.



kollege ritzinger bedankte sich auf diese grosszuegige art fuer die gute zusammenarbeit in den vergangenen jahren.
vielen dank, kollege ritzinger, alles gute und ...prost.

10. dezember

wer lenkrad liest, verfolgt auch im rechtsteil die karikaturen von wigg siegl, der dort mit spitzer feder regelmaessig seinen kommentar zu aktuellen rechtsthemen abgibt.
den freunden siegls liebenswerter gestalten, die wegen ihrer menschlichen schwaechen wohl auch den griesgraemigsten zum schmunzeln bringen, sei gesagt, dass sich der zeichner nun dem geschehen rund um auto und verkehr etwas abgewandt und ein ganz anderes metier ins visier genommen hat: die buehne.
einen fuehrer durch oper, operette und schauspiel in heiteren versen von otto boeckmuehl, hat er ''respektlos'' illustriert. der tiefere hintergrund: wenn es um die buehnenkunst geht, blicke unsereins gelegentlich nicht mehr durch: ''man ist verwirrt und schaut sich dann erstaunt und sehr betroffen an. noch stunden sinnt das publikum, wer wen erwuergte und warum.''
''buehnen-brevier'', erschienen im horst poller verlag, stuttgart, preis 12,80 mark. erhaeltlich im buchhandel.

